Aviateurs van het eerste uur

De Nederlandse luchtvaart tot de Eerste Wereldoorlog

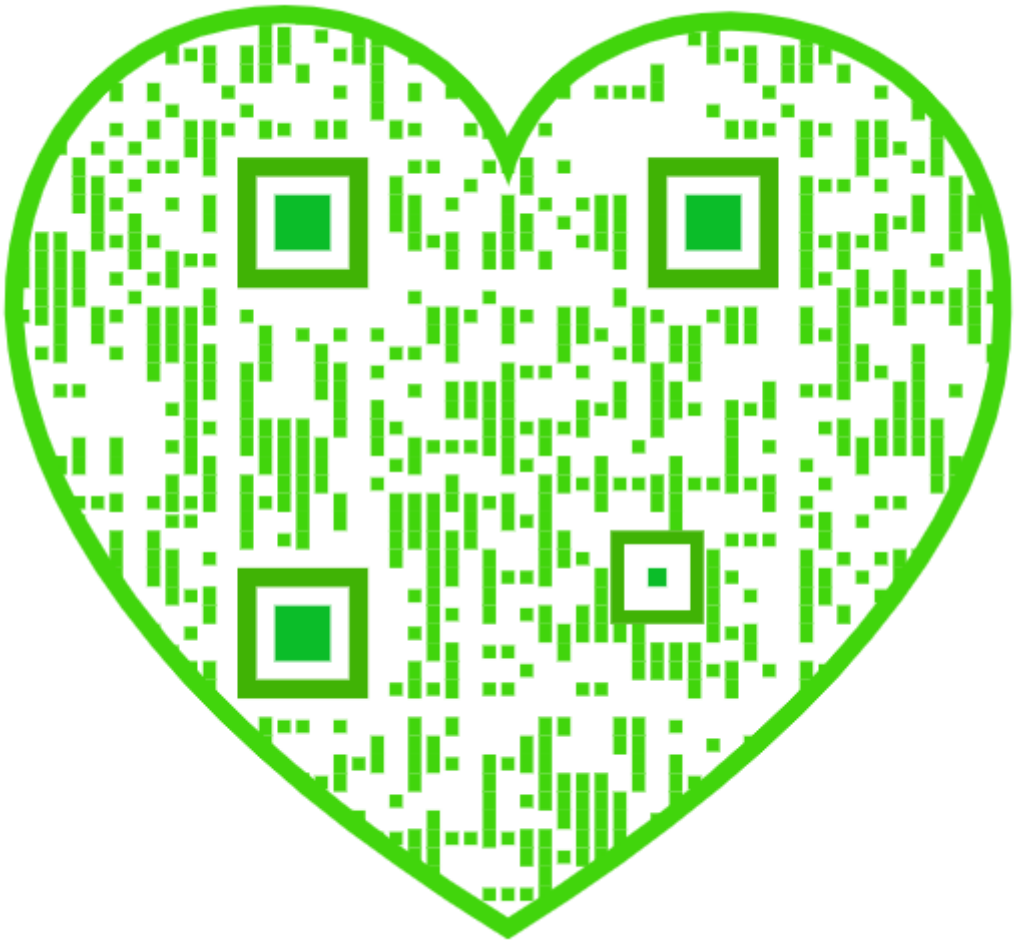
Wim Schoenmaker en Thijs Postma

bron
Wim Schoenmaker en Thijs Postma, *Aviateurs van het eerste uur. De Nederlandse luchtvaart tot de Eerste Wereldoorlog*. Romen Luchtvaart, Weesp 1984.

Zie voor verantwoording: https://www.dbnl.org/tekst/post034avia01_01/colofon.php

Let op: boeken en tijdschriftjaargangen die korter dan 140 jaar geleden verschenen zijn, kunnen auteursrechtelijk beschermd zijn. Welke vormen van gebruik zijn toegestaan voor dit werk of delen ervan, lees je in de gebruiksvoorwaarden.

dbnl digitale bibliotheek voor de Nederlandse letteren



De 'automatisch stabiele' Spin van Fokker in zijn element.

Jonkheer Freddy van Riemsdijk in zijn Curtiss.

Woord vooraf

Van de verschillende perioden die de Nederlandse luchtvaartgeschiedenis heeft doorlopen - soms doorgeworsteld - is het tijdvak vóór de eerste wereldoorlog wellicht het minst beschreven.

Misschien komt dit omdat veel auteurs de neiging hebben het vliegtuig een meer centrale plaats te geven dan de vlieger of bouwer. En de vliegmachientjes uit die allereerste jaren waren ook inderdaad veelal ‘krengen van dingen’. Ze waren soms beter te besturen met euvele moed dan met stuurorganen. En dus zat de koene aviateur, al of niet terecht, als een circusartiest in zijn aeroplaan. Hem werden door op sensatie beluste toeschouwers bijna bovennatuurlijke krachten toegeschreven. Op z'n minst werd hij beschouwd als een waaghals met doodsverachting. En soms was dat nog waar ook. Maar vaker was dat ook onzin, en was hij een natuurwetenschappelijk onderzoeker die wilde bewijzen dat het kon, en beter kon. Al was het met vallen en opstaan. Helaas werd veel vallen niet meer door opstaan gevolgd en werd de onderzoeker door het volk weer voor een maniakale waaghals aangezien.

Deze intrigerende personen zijn door de auteur van dit boek weer naar voren gehaald. Natuurlijk met hun biplaan of monoplaan, maar steeds in hun gedrevenheid als mens.

Ik ben daarom bijzonder blij dat er over deze pioniers, vogels van zo diverse pluimage, een boek in onze eigen taal, en over onze eigen pioniers verschijnt.

Het moet de auteur veel onderzoek gekost hebben om al die details bijeen te garen, want het verhaal van vrijwel iedere pionier is weer zo anders. Ze varieerden van timmerlieden tot ingenieurs, van bescheiden jongens tot arrogante blaaskaken. En soms bestond een deel van de uitdaging - net als nu nog! - uit het doen van iets exclusiefs.

Zoals de aristocratische Nederlandse pionier Küller antwoordde op de vraag waarom hij destijds (omstreeks 1914) met vliegen was gestopt: ‘Als iedere boer het kan, hoeft het voor mij niet meer!’

Wim van Westerop
directeur-conservator
Luchtvaartmuseum Aviodome

Gijs Küller bereidt een vlucht voor met zijn Antoinette-eendekker.

Inleiding

‘Vliegmenschen vertoonen veel punten van overeenkomst met gewone menschen, vooral wat hunne gebreken aangaat.’

Dit schreef in 1910 de Franse auteur Pierre Souvestre. Over deze ‘vliegmenschen’ gaat dit boek. Echter uitsluitend over diegenen die motorvliegtuigen bestuurden; zweefvliegtuigen, ballonnen en luchtschepen komen in dit boek niet ter sprake. Wèl echter de constructeurs, voor zover zij betrokken zijn geweest bij de pioniersjaren van de Nederlandse luchtvaart.

Dit boek behandelt de eerste jaren van die luchtvaart. De tijd waarin de vliegles bestond uit de aanwijzing: ‘Als je hieraan trekt ga je omhoog, als je daartegen duwt kom je omlaag’; de tijd waarin de man nog niet eens wist hoe hij aangesproken moest worden: opstijger, vlieger, vliegenier, aviateur? De tijd waarin niet vliegen soms gevaarlijker was dan wel vliegen. Het is meer dan eens voorgekomen dat het publiek, ongeduldig geworden van het lange wachten na een moeizame tocht om het terrein te bereiken, de bewaking doorbrak, en de arme man die vanwege de slechte weersomstandigheden niet dorst op te stijgen, naar het leven stond. Bang geworden door de opdringende meute koos hij dan het luchtruim en vloog zich dan prompt te pletter.

Het was de tijd waarin vliegtuigen ook vliegmachines, vliegende apparaten, *aeroplanes* en wat al niet meer genoemd werden. De tijd waarin voorstanders van *monoplanes* (eendekkers) die van *biplanes* of *multiplanes* (twee- of meerdekkers) bestreden; de periode waarin de luchtgekoelde rotatiemotor (alle onderdelen, inclusief de cylinders, behalve de krukas, roteren) moest concurreren met de vloeistofgekoelde niet-roterende motor. De tijd waarin de meest vreemdsoortige gedrochten trachtten het luchtruim te kiezen, gedrochten die nu op de lachspieren werken, maar die toen ernstig genomen werden - moesten worden - omdat niemand eigenlijk wist hoe het ideale vliegtuig eruit moest zien.

Hoewel in dit boek de vliegers en constructeurs uitvoerig ter sprake komen, is het ook bedoeld als saluut aan de vele naamlozen die de vliegdemonstraties mogelijk maakten; mannen als Verwey en Lugard, dokter Bossers, de heer Reese, generaal Snijders, de NVvL (later KNVvL), monteurs, timmerlieden, schilders, grondwerkers die de vliegterreinen bewerkten. Het was toen net zo als in de huidige luchtvaart, dat zo velen het mogelijk maakten dat zo weinigen het luchtruim konden kiezen.

Door die beginperiode heeft de Nederlandse aviatiek zich met grote moeite een weg moeten banen. Het boek eindigt bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog. Het vliegen was toen al zo gewoon geworden, dat de echte pionierstijd als afgesloten beschouwd kon worden.

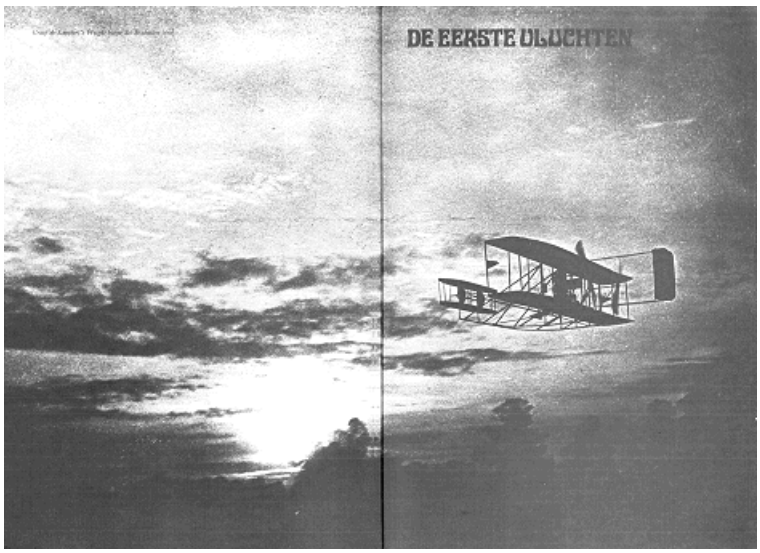
Dankbetuiging:

Dit boek was uitsluitend mogelijk dank zij de spontane medewerking van de volgende personen en instellingen:

Coos van den Berg, Hoofd Documentatie en Informatie Sectie Militaire Luchtvaart Historie
Dhr. R. Boerlage
Dhr. G.H.J. Diekstra

Nico Geldhof
Frits Gerdessen
Harm Hazewinkel
Peter van de Noort, Aviodome
Dhr. C.R. Patist
Dhr. K.J. Sijsling
Willem Vredeling
Archief wijlen Henri Hegener (in bezit Thijs Postma)
KNVvL

De eerste vluchten



Graaf de Lambert's Wright boven het Brabantse land.

1e jaargang 5 JUNI 1909 No. 1

DE LUCHTVAART

GEILLUSTREERD TIJDSCHRIFT VOOR LUCHTVAART EN AANVERWANTE VAKKEN

Officieel Orgaan van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart.

Redacteur: W. N. BAKKER
Eerste-Luitenant der Veld-Artillerie,
's-GRAVENHAGE — Rioowstraat 101 — Tel. 6354

Directeur-Uitgever: J. A. BOOM
HAARLEM — Klein Heiligland 5-6-8
Interc. Telef. 457 — Telegr.-adres: Luchtvaart, Haarlem

Medewerkers: de Heeren H. A. FRANCHIMONT, Ingenieur; S. VAN HOOGSTRATEN, Ingenieur; W. VAN DER HOUT, te Luitenant der Genie; J. MERTENS, Redacteur van de afdeeling Motorwielrijden in „De Auto"; CH. A. C. NELL; A. E. RAMBALDO, Luit. ter Zee 2e kl.; G. F. STEINBUCH, Ingenieur, Hoofdredacteur van „De Auto"; P. J. P. VAN DER STEUR, Kapitein der Genie; A. L. DE STÜRLER; W. H. SCHUKKING, te Luitenant der Genie, en vele anderen.

ABONNEMENTSPRIJS
Voor het binnenland: per halfjaar bij vooruitbetaling .. .. f 2.—
Voor het Buitenland idem idem „ 4.—
Idem op dun mailpapier idem „ 3.—

Verschijnt ZATERDAGS om de veertien dagen.

ADVERTENTIËN volgens tarief.
KLEINE ADVERTENTIËN: 15 ct. per regel.
Losse nummers 20 cent per stuk.
Industrieele mededeelingen: 20 cent per regel.

Alle stukken, de redactie betreffende, te zenden aan den redacteur W. N. BAKKER, 's-Gravenhage.

Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart

Lt-ter-zee Rambaldo.

De lt ter zee 2e klasse A.E. Rambaldo, meteoroloog en ballonfanaat, heeft zonder enige twijfel een ander uitgangspunt gehad als zijn collega Van Speyk, die op 5 februari 1831 besloot het luchtruim te kiezen door zich in de haven van Antwerpen, onder de kreet 'dan liever de lucht in', met zijn kruitschip op te blazen.

Rambaldo is de grote animator geweest van de oprichting van een vereniging voor de luchtvaart om daarmee gelijk gerichte krachten te bundelen. Na een aantal inleidende vergaderingen werd op 19 oktober 1907 de Vereeniging ter bevordering van de luchtscheepvaart opgericht. Hoewel er in Europa al, zij het aarzelend, met motorvliegtuigen werd gevlogen - nieuws betreffende vorderingen in de Verenigde Staten bereikte ons land nauwelijks - was in eerste instantie de blik gericht op de ballon- en luchtscheepvaart. Eén van de eerste activiteiten van de nieuwe vereniging was dan ook het aanschaffen van een ballon, die naar de woonplaats van de sponsors

‘Rotterdam’ werd gedoopt. We hadden zelfs al een gebrevetteerde ballonvaarder, de kapitein der genie P.J. Post van der Steur, die reeds in 1902 in Oostenrijk zijn brevet had behaald.

De eerste voorzitter van de vereniging, die al spoedig herdoopt werd in Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart (NVvL), werd de kolonel der genie C.J. Snijders, een man die een groot stempel zou drukken op de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. In overleg met de Belgische luchtvaartvereniging werd besloten een voor de Nederlandse leden bestemd aanhangsel bij het orgaan *La Conquête de l'Air* te voegen, hetgeen op 15 juni 1908 voor het eerst geschiedde. Op 1 januari 1909 kwam de vereniging met een eigen orgaan *Het Luchtschip*, dat dank zij de vrijgevigheid van de uitgever van het blad *De Auto*, J.A. Boom te Haarlem, werd uitgebreid tot een echt tijdschrift *De Luchtvaart*, dat op 5 juni 1909 voor het eerst verscheen.

Generaal Snijders.

De Vereeniging verruimt de blik

Waren in 1908 de Nederlandse activiteiten uitsluitend gericht op de ballonvaart, in 1909 werden zo veel berichten uit het buitenland ontvangen over de vorderingen der vliegkunst met ‘vliegmachines’, dat het niet verwonderlijk is dat ook in ons land aandacht werd besteed aan deze tak van de luchtvaart. Op 10 april 1909 werd dan ook de Vakafdeling voor Aviatiek gevormd, waarvan de heer A. Kapteyn voorzitter werd. In September van dat jaar sloot de NVvL zich aan bij de internationale luchtvaartorganisatie Fédération Aéronautique Internationale (FAI), die reeds in 1905 te Parijs was opgericht. De FAI is het overkoepelend orgaan voor alle sportluchtvaart, het stelt regels vast voor de sportvliegerij, controleert en registreert records en organiseert sportvliegwedstrijden in internationaal verband. Aangesloten nationale aëroclubs treden namens de FAI op.

Het kon nu niet meer uitblijven: ook boven Nederland zou binnen niet al te lange tijd gevlogen worden met een motorvliegtuig. In 1909 was al een bescheiden aantal Nederlanders in opleiding, waarover straks meer, en ook in dat jaar gaf de FAI de eerste vliegbrevetten uit. Hoewel de NVvL, die op 14 november 1912 geëerd werd met het predikaat 'Koninklijke' en sindsdien afgekort de KNVvL heet, de grondslag heeft gelegd voor de Nederlandse luchtvaart, ook de militaire, is het toch aan particulier initiatief te danken dat in 1909 boven Nederland werd gevlogen.

De NVvL had onvoldoende geld om dure vliegdemonstraties te bekostigen. Er waren gelukkig wel particulieren of groeperingen die geld over hadden voor de nieuwe sport en het is aan een van deze particulieren te danken dat Nederland getuige werd van het technisch mirakel: een mens verhief zich van de grond met een motorvliegtuig!

De eerste vlucht boven Nederland

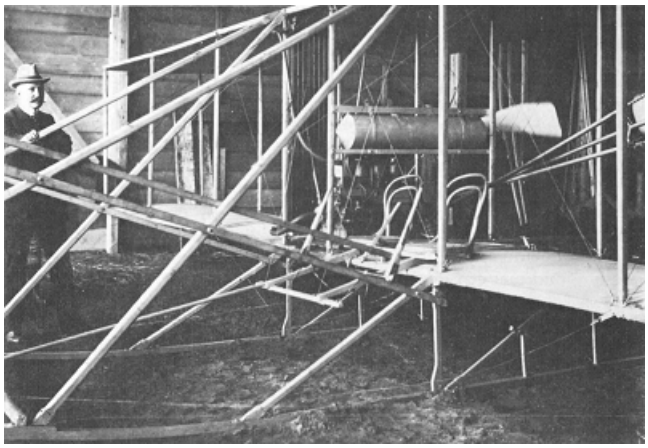
Hoewel vooral Frankrijk door het vrijmaken van de nodige fondsen de ontwikkeling van de luchtvaart aandacht schonk, was het toch de Amerikaan Wilbur Wright die Europa de weg wees. Hij was een van de twee broers die als eersten ter wereld een gecontroleerde vlucht van enige betekenis met een motorvliegtuig hadden uitgevoerd (17 december 1903, Kitty Hawk, Verenigde Staten). Hij kwam met zijn Wright Flyer in 1908 naar Frankrijk en toonde, onder andere door een vlucht op 8 augustus vanaf een renbaan nabij Le Mans, wat er precies verstaan moest worden onder 'gecontroleerde vlucht'. Dit klinkt een tikkeltje onvriendelijk tegenover de gebroeders Farman en Santos Dumont (een Braziliaan die in Frankrijk vertoefde), die voordien al met enig succes hadden gevlogen, maar nogmaals, na de demonstratie van Wilbur was eenieder ervan overtuigd: zo moet het! En hierna ging de ontwikkeling - met Frankrijk voorop - ook tamelijk snel. Men bleef langer en langer in de lucht, steeghoger, vloog sneller, maar het vliegen bleef voorlopig nog een waagstuk, ook financieel vanwege de vele brokken die gemaakt werden.

Op 25 juli 1909 maakte een Fransman, Louis Blériot, wereldgeschiedenis door met een door hem ontwikkelde eendekker in iets meer dan een half uur van Calais naar Dover te vliegen, hiermede het aardig sommetje van £ 1000,- verdienend. Hij verrichtte deze prestatie met een drie-cylinder 25 pk Anzani-motor. Hoewel de afstand die hij aflegde niet zo opzienbarend was, werd hij vooral gefêteerd omdat hij het verraderlijke weer boven het Nauw van Calais had overwonnen.

De aandacht die in de pers aan dit soort evenementen werd besteed ging niet voorbij aan de directeur van de suikerfabriek Van Breda, Dolk en Van Voss, de toen 67-jarige S.C.J. Heerma van Voss. Voor de viering van het 40-jarig bestaan van de fabriek kwam hij op de gedachte 'om (zijn) werklieden iets te laten zien wat in Nederland nog niet gezien was'. Of het nu kwam door de onmiskenbare aantrekkingskracht die suiker op vliegen uitoefent laten we maar in het midden, in ieder geval moest er boven Leur een vliegdemonstratie gegeven worden. De beide zoons van de zeer vooruitstrevende suikerfabrikant trachtten vergeefs hun vader over te halen de

festiviteiten op te luisteren met een daverende wielerwedstrijd, een soort ‘Tour de Leur’, maar de oude heer zei: ‘Er zal worden gevlogen’.

Hij zou echter merken dat de uitvoering van dit plan niet zo simpel was. Een in zijn ogen geschikt terrein was de Kloppenbergsche Heide, gelegen tussen Etten en Rijsbergen. Toen kenners echter het terrein inspecteerden, stelden zij vast dat het niet geschikt was voor vliegtuigen die vanaf *wielen* moesten opstijgen. Geen probleem; in Frankrijk werden vliegtuigen gebouwd naar het ontwerp van de gebroeders Wright, die niet op wielen stonden doch op een soort slede, en die startten vanaf een rails, hetgeen dus een opstijging vanaf ruw terrein mogelijk maakte. Heerma van Voss was al op deze beperking opmerkzaam gemaakt door een Antwerpse relatie die, horend van de plannen, schreef: ‘UEd weet zeker dat vóór dat het tuig aan het vliegen gaat het eerst moet op de wielen rollen’.



W.N. Bakker, redacteur van 'De Luchtvaart' bij de Wright van De Lambert.

Zuid-Nederl. Stoomtramweg-Mij.,
gevestigd te BREDA.

BEKENDMAKING.

VLIEGEN LEUR.

De voorbereidselen tot het vliegen te *Leur*, op *ZONDAG* **27** *dezer* zijn reeds aangevangen.

De Vliegmachine is naar de loods op het terrein van opstijging vervoerd en men is met het opstellen daarvan begonnen

De Paardentram naar LIESBOSCH loopt dien dag NIET alsook NIET de Paardentrammen Nos. 96 en 97.

Dien dag zullen Extra Stoomtrams rijden van BREDA HAAGPOORT

naar RIJSBERGEN om 1 uur n.m. en om 2,40 uur n.m.
Aank. id. „ 1,33 „ „ en „ 3,13 „ „

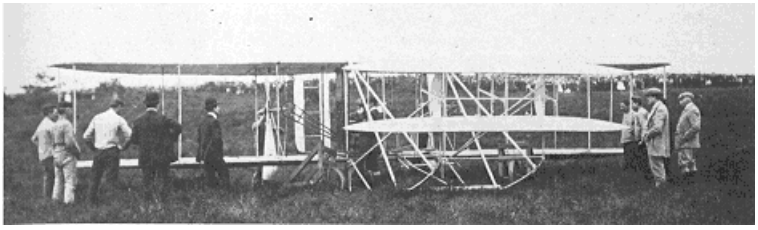
naar ETTEN om 12,56 uur n.m. en om 2,45 uur n.m.
Aank. id. „ 1,33 „ „ en „ 3.25 „ „

Na afloop Extra-Trams van beide plaatsen naar BREDA.

BREDA, ~~25~~ Juni 1909.

DE DIRECTIE.

Bekendmaking van de eerste motorvlucht boven Nederland.



De Wright van De Lambert op Brabants bodem.

Problemen

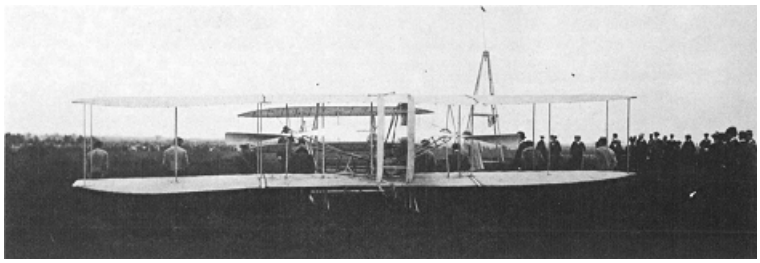
Toen het plan eenmaal vorm kreeg bereikte het de pers, en al spoedig ontving de heer Van Voss een brief van een Haagse theaterdirecteur, M. de Hondt, die zich opwierp als de ‘eenige contractant van de vliegmachines van Delagrange voor Holland en België’. Tevens bood hij aan voor de nodige contacten te zorgen. Delagrange was in Frankrijk al een gevierd aviateur en had in januari 1909 als derde vlieger ter wereld met succes de brevetproeven afgelegd. Maar... hij was alleen goed thuis op de Blériot- en Antoinetteeendekkers en toen hij in mei door De Hondt benaderd werd, was hij net begonnen met vlieglessen op de Wright-tweedekker, die hij echter nog lang niet beheerste. Zijn instructeur was graaf De Lambert, een in Luik wonende Fransman van Russische komaf, die op zijn beurt het vliegen bij Wilbur Wright zelf had geleerd en die het trotse nummer 8 op zijn brevet had staan. De onderhandelingen met Delagrange liepen dermate moeizaam dat Heerma van Voss zijn twijfels uitte of de show in deze vorm wel doorgang kon vinden en De Hondt spoedde zich naar Parijs om een en ander persoonlijk te regelen. Ten slotte had suikeroom een bedrag van *f* 20.000, - ter beschikking gesteld. En er waren meer kapers op de kust. In Den Haag was men bezig om de primeur naar de residentie te halen en in de pers verscheen al een - voorbarige - aankondiging dat Delagrange (of De Lambert) op 1 tot en met 4 juli zou opstijgen vanaf het terrein ‘Hanenburg’. Zelfs sprak men in Haagse kringen van een ‘opstijging’, en werd het streven in Leur slechts minachtend een ‘proefneming’ genoemd.

Misschien gaf dat laatste wel de doorslag bij de fabrikant. Via brieven en telegrammen daagde hij De Hondt uit nu maar eens met een aviateur op de proppen te komen. Inmiddels was echter de Wright van Delagrange gekreukeld en men vroeg of het ook met een Voisin mocht. Op zich bestond daartegen geen bezwaar, maar de Voisin stond op wielen, en het terrein dat in Leur was uitgezocht, was voor een lange aanloop op wielen ten enemale ongeschikt.

Dat was wellicht ook de reden dat een voorstel van hoofdbestuurslid van de NVvL, W.N. Bakker, om de Nederlander Gijs Küller te contracteren maar dan wel de demonstratie tot ten minste augustus uit te stellen, werd afgewezen. Küller bevond zich op dat moment in Frankrijk om zich een vliegtuig aan te schaffen, maar hij had nog niet gevlogen. De luitenant had nog een ander voorstel, dat hij nadrukkelijk als particulier en niet als NVvL'er naar voren bracht. Hij opperde de heer Van Voss het bedrag aan de NVvL te schenken, zodat het nuttig besteed kon worden ter meerdere glorie van de Nederlandse aviatiek. De zaak was nu in Frankrijk echter aan het rollen,

dus werd het verzoek van de heer Bakker vriendelijk doch beslist afgewezen. Nog een andere Nederlander trachtte Van Voss over te halen toch vooral te wachten tot het vliegtuig dat hij had ontworpen, gereed was. Deze oudmachinist van de grote vaart, G. Hoedt uit Breda, had een soort autogiro bedacht, dat - als alle berekeningen klopten - een zeer korte aan- en uitloop had. Ondanks de uitvoerige beschrijving van het vliegtuig vond de fabrikant het maar beter niet op dit fantastische voorstel in te gaan en er is ook niets meer van vernomen!

Comte De Lambert in zijn Wright-biplane.

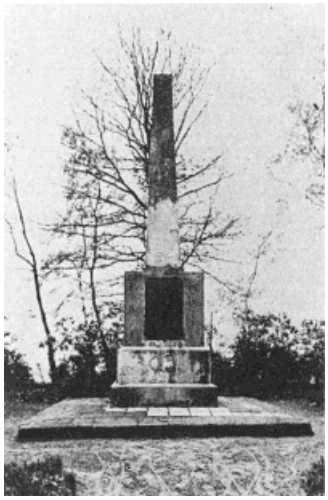


De Wright met de valtoren op de achtergrond.

De oorspronkelijk geplande datum, 9 mei, was inmiddels voorbij en de uitlatingen van de oude heer werden er niet vriendelijker op. Hij had het vertrouwen in Delagrange al lang verloren, maar gelukkig zat men in Frankrijk ook niet stil en uiteindelijk was graaf De Lambert bereid gevonden om naar Leur te komen. Als nieuwe datum werd 27 juni genomen, met een uitwijkmogelijkheid naar 29 juni als het weer het vliegen op eerstgenoemde datum niet toeliet.

Succes!

Op 25 juni 1909 arriveerde graaf De Lambert met een aantal technici en een heus Wright-vliegtuig in Leur en kon Heerma van Voss opgelucht ademhalen. De inmiddels tien jaar ouder geworden De Hondt trouwens ook. Op het terrein werden nu alle voorbereidingen getroffen. In verband met de wisselende windrichting werden twee stellen rails loodrecht op elkaar uitgelegd, en de toren voor het valgewicht werd opgebouwd. Een en ander stond onder leiding van Clemenceau, directeur van de Franse maatschappij Ariel, die de patenten van de gebroeders Wright voor Frankrijk exploiteerde. Hij werd daarbij terzijde gestaan door ir. Lefèbvre, die in dit hoofdstuk nog ter sprake zal komen.



Gedenknaald, geplaatst tussen Etten-Leur en Rijsbergen.

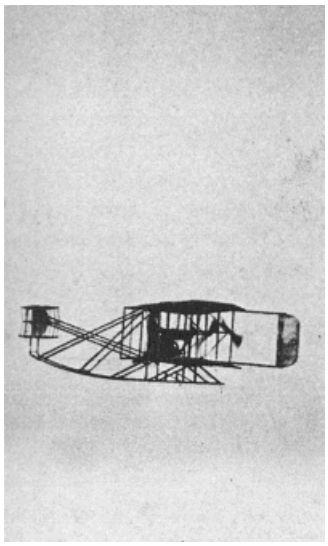
> De Wright-tweedekker stond op een slede. Het toestel werd voor de start op de rails geplaatst, en aan de neus werd een lijn verbonden die aan de andere kant aan een valgewicht van 750 kg was vastgemaakt. Als nu de

> bestuurder een teken gaf, liet men het valgewicht vallen waardoor het vliegtuig als door een katapult over de rails naar voren werd geschoten, tot de snelheid groot genoeg was om los te komen. Voorwaarde was wel dat het afschieten tegen de wind in moest geschieden, hoewel er weer niet te veel wind mocht zijn, want dan kon de aviateur het vliegtuig niet voldoende in bedwang houden, hetgeen vele vliegers tot hun schande hebben ervaren.

De pers had intussen de moeilijk verlopende onderhandelingen nauwlettend gevolgd en verslagen, en toen dan ook het bericht verscheen dat de demonstratie op 27 juni plaats zou vinden, begaven duizenden zich op weg naar Leur en het vliegterrein. Lopend, per fiets, rijtuig en automobiel, per trein. De Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg-maatschappij zette extra trams in tussen Breda en Etten en Rijsbergen. Men schat dat zich in de middag zo'n 30 à 40.000 mensen hadden verzameld.

De demonstratie was voor vier uur in de middag aangekondigd, maar het weer werkte bepaald niet mee zodat de start steeds opnieuw moest worden uitgesteld. Men moet hierbij bedenken dat er pas gevlogen werd als het nagenoeg windstil was, hetgeen met een zijden zakdoekje werd gecontroleerd. Tegen half zes werden velen ongeduldig en velen verlieten het veld, teleur-

gesteld in de ‘moderne’ techniek en zich afvragend of een wielerwedstrijd toch niet een betere keus zou zijn geweest. De heer Heerma van Voss bleef echter onverstoorbaar. Zijn geduld en dat van alle andere achterblijvers werd uiteindelijk beloond. Om zes uur werd het toestel op de rails geplaatst en de motor gecontroleerd. Toen draaide de wind en moest het toestel op de andere rails geplaatst worden. Rond zeven uur was de onverstoorbare Heerma van Voss de enige van de resterende aanwezigen, die ondanks dikke regendruppels nog hoop koesterde op een goede afloop: ‘Leur zal de primeur hebben, lukt het vandaag niet dan hebben we dinsdag nog’.



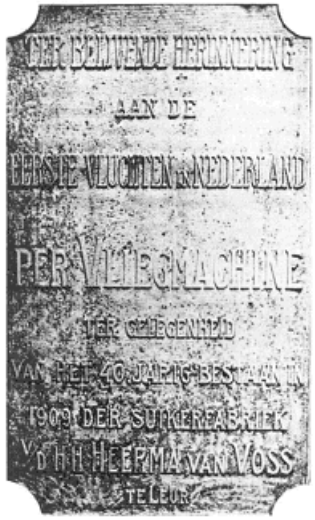
De gedenkwaardige vlucht.

Hij vliegt!

Om kwart voor acht kwam er een hoopvol bericht: de wind nam af. Graaf De Lambert beoordeelde de toestand met grote kalmte en besloot een poging te wagen. Hij besteeg het toestel, de motor werd gestart en alles was nu gereed voor het grote moment.

‘Het is tegen 8.20 uur en bijna volkomen windstil. Graaf de Lambert zit gereed op zijn stuurstoel en geeft het teken. Het blok valt, de motor ratelt, de blinkende aluminium schroeven wentelen in razende vaart en in een oogwenk is de machine van de rails het luchtruim in. Dat was een sensationeel oogenblik. Wij hadden geen handen om te klappen en geen stem om te juichen, we stonden de eerste oogenblikken perplex. Het is onbeschrijfelijk, die machine, met dien man er in, daar in wijden cirkel te zien zweven in het ijle ruim.’

De hele vlucht duurde ongeveer drieënhalve minuut, toen ontstond er kortsluiting in de magneetontsteking en moest De Lambert het toestel aan de grond zetten. Maar in die korte tijd hadden de doorzetters een vliegmachine op een hoogte van 15 tot 25 m statig bochten zien vliegen, met meesterhand gestuurd door een mens! Ook de uitgenodigde leden van de NVvL, onder wie de heer Bakker, waren enthousiast. Zijn reactie in *De Luchtvaart* van 3 juli 1909 liegt er dan ook niet om:



Opschrift op de gedenknaald, niet geheel juist, er was slechts één vlucht.

'Het was een imposant schouwspel; de indruk, dien de groote vogel, vooral in de nabijheid, op den beschouwer maakte, is niet te beschrijven. Wij allen gevoelden hier iets bijzonders te zien, en alom steeg uit de rijen der toèschouwers een luid gejuich op ter eere van den koenen luchtschipper.'

Hoewel het contract vermeldde dat er twee vluchten van elk tenminste tien minuten gemaakt zouden moeten worden, hield men het voor gezien, vooral omdat men de komende dinsdag als reservedag had gereserveerd. Het weer was toen echter zo miserabel, dat er van vliegen in het geheel geen sprake kon zijn. De Lambert en de zijnen hadden inmiddels elders verplichtingen, alleen ir. Lefèbvre bleef achter met het Wright-vliegtuig, dat kort daarna naar Den Haag werd getransporteerd. Heerma van Voss had zijn personeel een onvergetelijke dag bezorgd, en hij heeft er nog lang van kunnen nagenieten. Hij stierf op 19 oktober 1934 op 92-jarige leeftijd. Eén dag na zijn dood vertrok van het vliegveld Mildenhall nabij Londen een aantal vliegtuigen, waaronder de KLM DC-2 'Uiver', om deel te nemen aan de luchtrace Londen-Melbourne. De triomf van de KLM heeft de grijsaard dus niet meer mogen beleven, maar hij heeft in ieder geval nog 25 jaar zijn eigen triomf meegedragen: hij had er voor gezorgd dat er in Nederland voor het eerst werd gevlogen met een heuse vliegmachine!

Graaf De Lambert keerde terug naar Frankrijk, waar hij nog voor enige opmerkelijke successen zorgde: op 18 oktober 1909 vestigde hij met zijn Wright een hoogterecord door op 300 m te vliegen. Maar helemaal onsterfelijk maakte hij zich door zijn vlucht boven Parijs. Hij was de eerste vlieger die boven de Franse hoofdstad kringetjes rond de Eiffeltoren vloog, en in Frankrijk werd hij toen *le roi de l'air* genoemd, niet mis met concurrenten als Blériot, Farman, Latham en anderen. Zijn leermeester, Wilbur Wright, was echter minder enthousiast: 'De Lambert hoort in een gekkenhuis thuis omdat hij niet alleen zijn eigen leven, maar ook dat van anderen in de waagschaal stelde'. En hij vloog nog wel met een Wright-vliegtuig...

Groot Persijn: de tweede vlucht

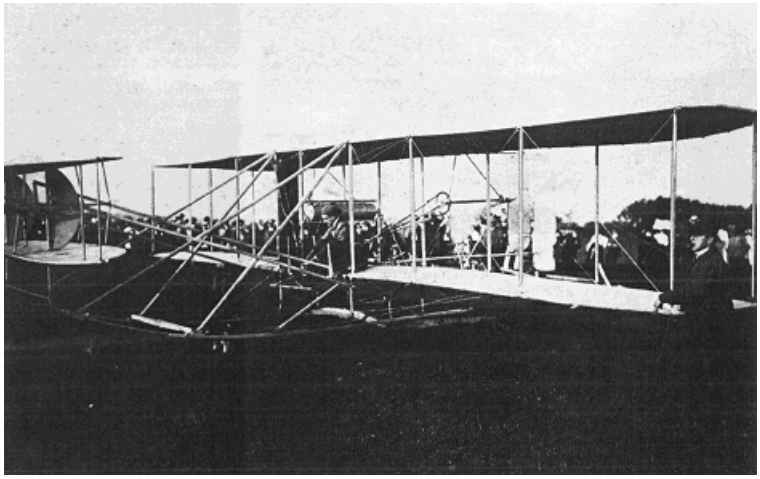
Ir. Lefèbvre maakt zich gereed voor vertrek.

Zoals gezegd is, zou Den Haag op de eerste dagen van juli getuige kunnen zijn van een vliegdemonstratie, waarvoor zowel graaf De Lambert als Delagrange aangezocht waren. Toen beiden het lieten afweten, werd een andere leerling van Wilbur Wright benaderd, Tissandier. Hij had er wel oren naar, maar toen bleek het uitgezochte terrein niet geschikt. Er moest worden uitgeweken naar Wassenaar, waar het terrein Groot Persijn geschikt werd bevonden. Er was inmiddels zo veel tijd verlopen, dat ook Tissandier verhinderd was, maar gelukkig stelde ir. Lefèbvre van de Franse maatschappij Ariel voor om dan zelf maar als aviateur op te treden. Hij had echter nog geen brevet, had ook nog geen enkele ervaring met de Wright, maar had al zo veel pogingen meegemaakt dat hij nu onderhand wel wist welke knuppel te activeren om in de lucht bewegingen te maken die op vliegen zouden lijken. Hij was een moedig man, daar kan geen twijfel over bestaan, en de vraag is hoe de luchtvaart er nu voor zou staan zonder dit soort avonturiers.

Op Groot Persijn herhaalde zich de activiteit van Leur, de toren met valgewicht werd opgesteld, de rails werden uitgelegd en mooi weer werd afgewacht. Voordat het publiek uitgenodigd werd, moest Lefèbvre wel even laten zien dat zijn Franse uitlatingen goed vertaald waren, en op 27 juli 1909 wist hij bij zijn vijfde poging een vlucht te maken van achttien minuten. Hij had hiermee als beginneling de vlucht van de ervaren De Lambert van de maand daarvoor ruim overtroffen.

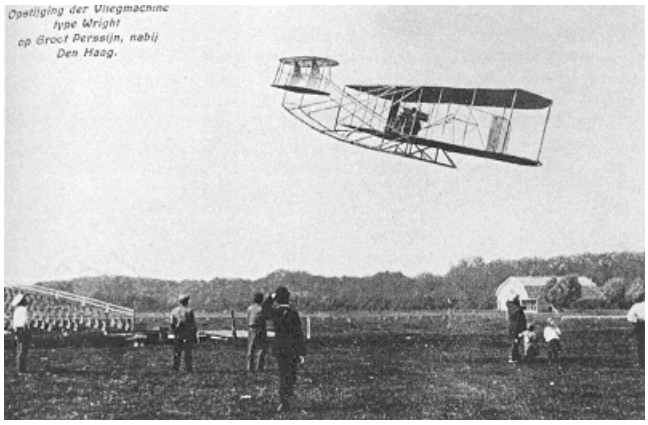
De eerste openbare demonstratie was vastgesteld op vrijdag 30 juli. Hoewel het weer opnieuw niet erg uitnodigend was voor een vliegdemonstratie, wilde Lefèbvre de wachtenden niet teleurstellen. Hij steeg rond acht uur 's avonds op en maakte onder zeer ongunstige atmosferische omstandigheden een vlucht van ruim zes minuten. Deze vlucht toonde de uitstekende kwaliteiten van de Wright-aëroplaan, maar ook het doorzettingsvermogen en de stoutmoedigheid van deze jonge Fransman, hetgeen nog benadrukt wordt door het feit dat zijn motor onregelmatig liep.

Het was overigens opvallend dat hij bij de start geen gebruik maakte van het valgewicht. Het vliegtuig stond weliswaar op de rails opgesteld, maar de



De Wright van Lefèbvre gereed voor de start.

voortbeweging bij de start werd verkregen met behulp van een losse schaats met hulprol, waarop het toestel geplaatst was. De vlieger liet bij de start de



Lefèbvre boven Groot-Persijn.

motor op volle toeren lopen, drukte met de stuurkruk het hoogteroer omlaag, waardoor meer druk op de rails verkregen werd, en als het vliegtuig aan het eind van de rails voldoende snelheid had gemaakt, werd het hoogteroer in een zodanige stand gezet dat het vliegtuig zich van de rails verhief. Deze wijze van starten was ook door de gebroeders Wright toegepast, toen zij in december 1903 voor het eerst de lucht ingingen. Pas in 1905 gingen zij over tot de katapultstart met het valgewicht. Het voordeel van de start zonder valgewicht was, dat het tijdrovend monteren van takels en katrollen kon komen te vervallen.

Ook op 31 juli was het weer slecht en werd er niet gevlogen. Op 1 augustus ging Lefèbvre wel omhoog, maar door een motorstoring moest hij de vlucht voortijdig beëindigen. Ook de volgende dag werd er niet gevlogen, wel een bewijs hoezeer het vliegen toen nog afhankelijk was van de weersgesteldheid, want het is inmiddels wel duidelijk geworden dat deze aviateur, die nog niet eens in het bezit was van een brevet, niet gauw zei: ‘Het kan niet’.

Op 3 augustus was het weer opgeknapt, zonnig en bijna windstil. Dat kwam goed uit, want ZKH Prins Hendrik der Nederlanden had bericht laten sturen dat hij een demonstratie wilde bijwonen. Gekleed in jacht-tenue arriveerde de hoge gast op het terrein, waar hij getuige mocht zijn van een vlucht van zes minuten. Ook de voorzitter van de NVvL, de inmiddels tot generaal bevorderde Snijders, was aanwezig, en hij overhandigde de trotse vlieger een gouden uurwerk. Bovendien mocht deze, na een vlucht die bijna zeventien minuten had geduurd, een geestdriftige ovatie van het publiek in ontvangst nemen.

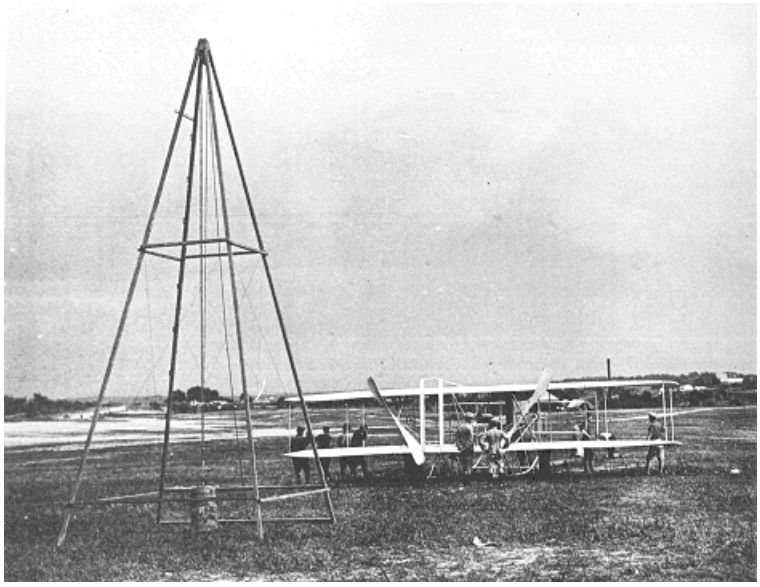
Op 5 augustus was het weer nog steeds op de hand van de organisator, W.J. Jochems, grootgrondbezitter en eigenaar van Groot Persijn. Lefèbvre maakte een vlucht van niet minder dan ruim 24 minuten, waarbij opviel hoe zeker hij het toestel bestuurde.

Nu in Nederland getoond was hoever men met de aviatiek reeds gevorderd was, vroegen velen zich af of Nederland, dat zich op het gebied van bijvoorbeeld de zeevaart altijd zo vooruitstrevend had getoond, op luchtvaarttechnisch gebied zou achterblijven. Gelukkig bezat echter ook ons land een aantal avontuurlijk ingestelde personen, wier vorderingen in een volgend hoofdstuk ter sprake zullen komen.

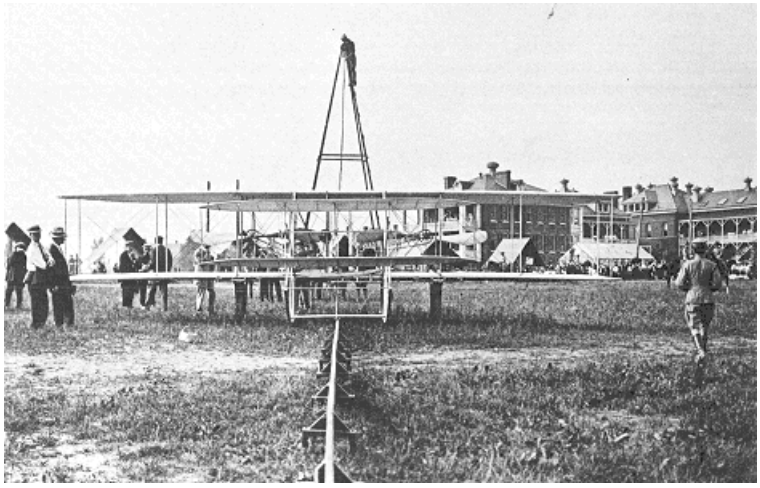
Eugène Lefèbvre vertrok op de avond van de laatste demonstratiedag per trein naar Parijs, nog overgelukkig met zijn triomf. Hij mocht er niet lang van genieten. Op 7 September 1909 kwam hij bij het invliegen van een nieuwe Wright-machine,

waarmee hij op het vliegterrein Port Aviation te Juvisy was opgestegen, om het leven. Hij was daarmee de eerste aviateur die bij de uitoefening van zijn beroep (of sport) de dood vond. Hij had nog niet eens de tijd gehad om zijn brevet te behalen...

Na zijn noodlottige val te Juvisy.



Links boven: close-up van de valtoren met gevallen gewicht.



Links onder: een Wright op de rails. Het valgewicht wordt aangebracht.

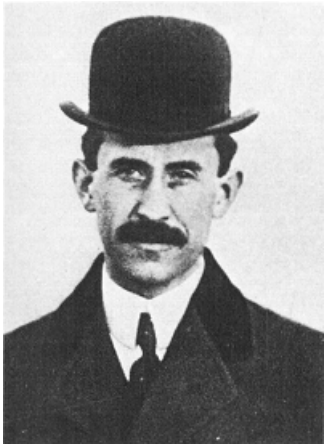
De Wright-aëroplaan

Wilbur Wright, 1867-1912.

Zowel de eerste vlucht te Leur als de vluchten boven Wassenaar zijn dus met hetzelfde vliegtuig uitgevoerd. Het oorspronkelijke model, een tweezitter, was in mei 1907 door Wilbur Wright naar Frankrijk gebracht om er kopers voor te vinden. Na aanvankelijk teleurstellende ervaringen te hebben ondervonden kwam in maart 1908 bericht dat Frankrijk de licentierechten wilde kopen en het was een dergelijk model dat in Nederland werd gedemonstreerd.

Ook de vier-cylinder, watergekoelde, 30/35 pk motor was in Frankrijk vervaardigd. Op het oog was het geheel een samenstel van latten en draad, met als bijzonderheid de vóór de vleugels geplaatste hoogteroeren. De Wrights pasten toen nog geen rolroeren (ailerons) voor de dwarsbesturing toe, maar maakten nog gebruik van het scheluw trekken van de vleugeleinden. De motor dreef via fietskettingen twee duwschroeven aan, die bij vol vermogen 1400 toeren per minuut maakten. De spanwijdte bedroeg ruim 12 m, de lengte 8,5 m en het leeggewicht 363 kg.

De maximumsnelheid bedroeg circa 60 km/u. Zoals in Nederland werd gedemonstreerd, kon het toestel zowel met als zonder hulp van het valgewicht gestart worden. Het bezat echter geen wielen en moest dus gebruik maken van rails, die een lengte hadden van 20 m of meer. Ondanks de betrouwbaarheid van de Wright Flyers zijn geen Nederlanders op dit type opgeleid. Toen de gebroeders Wright besloten om af te stappen van de voor geplaatste hoogteroeren en overgingen tot het plaatsen van wielen en rolroeren, waren andere types al zo ver verbeterd dat er voor de Wrights geen markt meer was. De leerlingen hadden hun meesters overvleugeld!



Orville Wright, 1871-1948.

Mislukte demonstratie

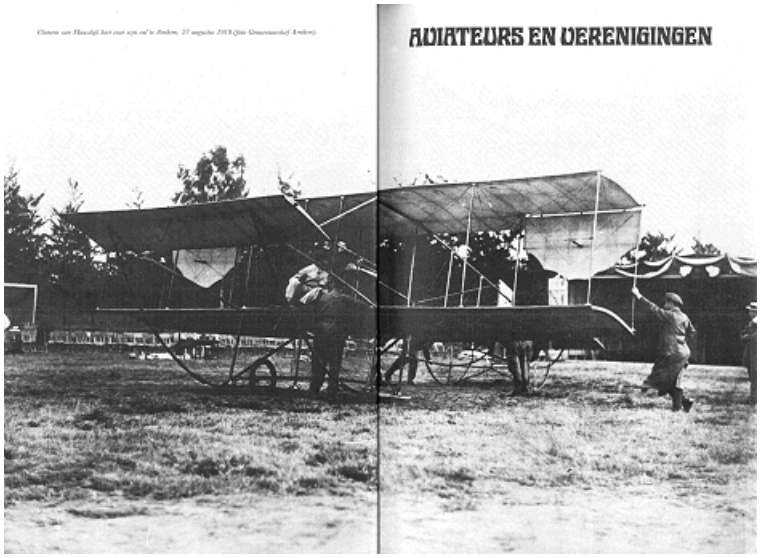
Ondanks de moeilijkheden met de contracten voor de eerste vlucht boven Nederland had De Hondt de smaak te pakken en hij liet zijn oog vallen op een ‘top-aviateur’. Louis Gaudart, instructeur-vlieger van de Ecole des Pilotes te Juvisy, Frankrijk, en tevens ingenieur-directeur van de Ligue Nationale Aérienne, liet zich bewegen met zijn Voisin-Blériot-tweedekker naar Nederland te komen. Gaudart had kort daarvoor nog een hoogte van 120 m bereikt, wat voor die tijd niet mis was.

De demonstraties, die georganiseerd werden door de Franse luchtvaartvereniging La Mouette (De meeuw), zouden gehouden worden op het terrein Oud-Roosenburgh, Watergraafsmeer bij Amsterdam en er was alles aan gedaan om het publiek buiten de startbaan te houden. Op zaterdag 14 augustus 1909 zou de eerste start plaatsvinden en er waren vele duizenden op de been om het mirakel te aanschouwen. Echter... Gaudart besloot dat het met het oog op de vele bezoekers te gevaarlijk was om op te stijgen en teleurgesteld moesten de Amsterdammers het veld verlaten.

Ook op de twee volgende dagen werd er niet gevlogen, maar inmiddels had De Hondt contact opgenomen met het gemeentebestuur van Arnhem, om daar op de Kemperheide te mogen vliegen. Op 21 en 22 augustus 1909 zou Gaudart er demonstreren, maar kennelijk ontstond er onenigheid tussen de vlieger en De Hondt en het gevolg was dat een deurwaarder beslag legde op het vliegtuig. Hierop diende Gaudart een eis tot schadevergoeding in tegen De Hondt, omdat naar zijn zeggen zijn machine beschadigd was door water dat in de loods was gelekt waar de Voisin was opgeslagen. Na veel vijven en zessen werd het beslag opgeheven en haastte La Mouette zich het vliegtuig terug naar Juvisy te transporteren.

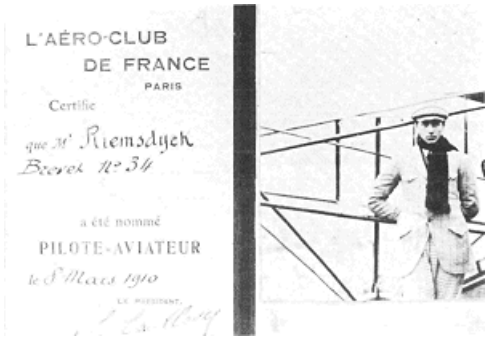
Zodoende bleef ook Arnhem verschoond - en zou dat nog lang blijven - van een vliegdemonstratie. We hebben Gaudart ook niet meer teruggezien, hij had genoeg van Holland. Dit was bovendien de laatste poging om in 1909 nog het luchtruim te kiezen, in Nederland althans. We zouden nog een tijdje geduld moeten hebben alvorens genoten kon worden van ‘evolutiën’ op vlieggebied, maar gelukkig waren nu Nederlandse aviateurs zo ver om in eigen land te demonstreren.

Aviateurs en verenigingen

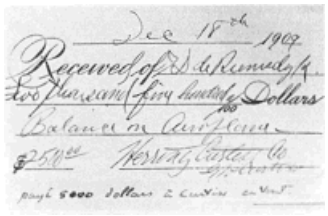


Clement van Maasdijk kort voor zijn val te Arnhem, 27 augustus 1910 (foto Gemeentearchief Arnhem).

Gijs Küller in zijn Antoinette-eendekker.



Brevet nr. 34 van Freddy van Riemsdijk, de eerste gebrevetteerde Nederlandse aviateur.



Kwitantie voor een deel van het bedrag dat de jonker moest betalen voor zijn Herring-Curtiss.

Wie was de eerste?

De vraag wie de eerste Nederlandse aviateur was, heeft al velen beziggehouden. Een geheel bevredigend antwoord is er nooit op gekomen, wel zijn er allerlei veronderstellingen die duidelijk moesten maken wie met de eer mocht strijken. Twee man komen in aanmerking: ir. G.P. (Gijs) Küller en jhr. F.L. (Freddy) van Riemsdijk. We zullen de vliegende avonturen van beiden volgen.

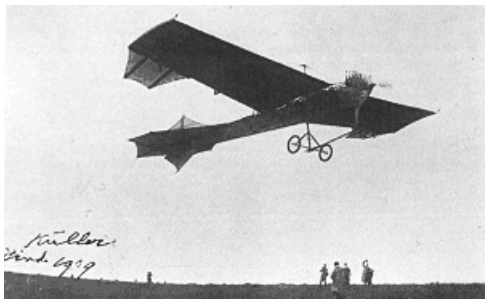
Gijs Küller werd op 28 juni 1881 te Loenen aan de Vecht geboren. Al vroeg voelde hij zich aangetrokken tot de technische studie en hij volgde met succes de opleiding tot werktuigkundig ingenieur aan de TH te Delft. Met een vriend deed hij proeven met een zweefvliegtuig in de buurt van Den Haag en aangelokt door enthousiaste verhalen vertrok hij naar Mourmelon. Daar was op het militaire terrein Mourmelon-le-Grand overdag het paardevolk actief en mocht na zonsondergang en voor zonsopkomst gevlogen worden. Aan de rand van het veld stond een aantal hangars met de namen van de toen bekende types: Sommer, Voisin, Nieuport, Henri Farman en Antoinette. Overdag werd hier gesleuteld en als de militairen verdwenen waren, werden de toestellen naar buiten gesleept en begonnen de vliegproeven.

Küller schafte zich hier vermoedelijk in de zomer van 1909 een Antoinetteeendekker aan. In het tijdschrift *De Luchtvaart* van 9 oktober 1909 staat dat Küller reeds 1 km in rechte lijn heeft gevlogen en dat hij begonnen is aan de wendingen. Met die bochten, zo verklaarde hij zelf tijdens een kort bezoek aan ons land, wil het nog niet erg. Hij was er inmiddels al wel achter gekomen dat de Antoinette niet het meest eenvoudige type was om vliegen te leren. Het gezaghebbende Duitse *Flugsport* meldde op 1 oktober 1909: ‘Küller maakt gebruik van een Antoinette en heeft enige korte vluchten boven Chalons uitgevoerd’. *De Luchtvaart* van 20 november 1909: ‘De heer Küller heeft op 8 en 11 november verschillende goedgeslaagde vluchten gemaakt, waaronder een van 15 minuten’. We komen straks weer op Küller terug.

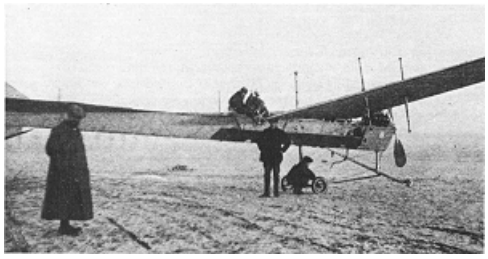
Gijs Küller, onze eerste aviateur.

Van Riemsdijk, die overigens in Frankrijk De Riemsdijk genoemd werd, was op 14 mei 1890 te Utrecht geboren. Al op jeugdige leeftijd vertrok hij naar Parijs om zich toe te leggen op de schilderkunst. Tijdens de Grande Semaine d'Aviation de Champagne, het eerste grote vlieggebeuren dat van 22 tot en met 29 augustus 1909 te Reims werd gehouden en waarin de aviatiek toonde dat de volwassenheid was bereikt, was Van Riemsdijk aanwezig. Hij snelde na afloop naar huis terug en vroeg zijn moeder opgewonden om zijn erfdeel; hij moest en zou aviateur worden. Terug in Parijs zette hij zijn kwasten in de terpentijn en ging op zoek naar een vliegtuig. Hier ontmoette hij J.F. Haendel, die vertegenwoordiger voor Europa was van de Antoinette - en van Curtiss - (of liever Herring-Curtiss)-vliegtuigen. Laatstgenoemd vliegtuig had een bijzonder goede indruk gemaakt te Reims en dus liet Van Riemsdijk zich overhalen een Curtiss te kopen. Aangezien hij het zelf in Amerika moest gaan halen, vertrok hij met het ss ‘La Provence’ en kwam op 20 november 1909 in de haven van New York aan. Per trein ging het verder naar Hammondsport, waar hij voor $ 5000,- zijn vliegtuig mee kreeg. Glenn H. Curtiss zelf wijdde hem in de geheimen van het vliegen met dit toestel in, wat nog niet zo eenvoudig was, want er kon geen leerlingpassagier mee. Na de nodige theorieën-op-de-grond moest Van Riemsdijk het in de lucht dus zelf maar uitzoeken. Dat lukte kennelijk wonderwel en op 23 december zien we onze kunstschilder opnieuw aan boord van de ‘La Provence’, dit keer als eigenaar van vier kratten, waarin zijn vliegtuig was verpakt.

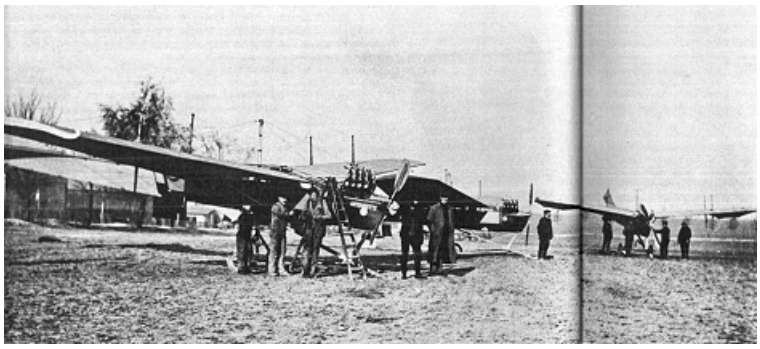
Dus: pas ná 20 november maakte hij zijn eerste vlucht, terwijl Küller toen al enige geslaagde vluchten op zijn naam had staan. We mogen hieruit concluderen dat Küller onze eerste aviateur was, maar... Van Riemsdijk was wel eerder met zijn brevet. Dat werd namelijk uitgeschreven op 8 maart 1910 (Aero Club de France nr. 34), terwijl Küller het begeerde papier op 5 april 1910 (nr. 46) mocht ontvangen.



Een van Küller's eerste vluchten in Frankrijk.



Gereed voor een vlucht met passagier.



De Antoinette-vliegschool te Mourmelon.

Gijs Küller te Chalons, eind 1909.

Küller

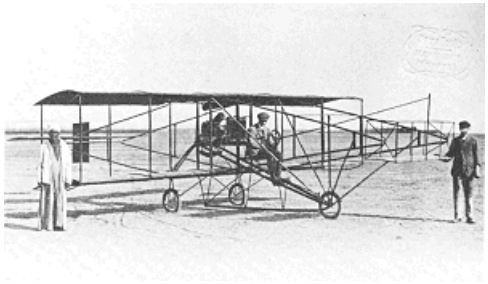
Op Mourmelon maakte Küller goede vorderingen, zo goed dat de Antoinette-fabriek hem begin 1910 een aanstelling gaf als instructeurvlieger. Hij had hiermee een vast inkomen, maar het ging ook ten koste van vliegdemonstraties, die hij mondjesmaat bijwoonde. Hij heeft daar een maand of vijf vol gemaakt, waarin hij onder andere Franse officieren de vliegkunst bijbracht. Toen nam hij ontslag om zelfstandig te gaan werken. Hij verving zijn Antoinette-motor door een ENV, maar zou de rest van zijn vliegtijd blijven sukkelen, hoofdzakelijk vanwege motorpech. Na enige kleine triomfen - vooral in Schotland wist hij bij wedstrijden die in Lanark gehouden werden, naam te maken - kwam hij naar Nederland. Op 30 oktober 1910 demonstreerde hij zijn kunnen voor het eerst boven eigen land. Dat was op de Molenheide, het vliegterrein van de NV Eerste Nederlandsche Vliegvereeniging, waarmee we nog nader kennis zullen maken.

Küller koos ondanks de sterke wind het luchtruim, een prestatie die hem in Schotland de bijnaam *The real Flying Dutchman* verschafte. Hij was een typische slecht-weervlieger: hij ging omhoog bij windkrachten waarbij andere aviateurs aan hun toestel gingen sleutelen. In Frankrijk werd hij door het blad *l'Auto* wel eens vergeleken met een andere Antoinette-vlieger, Hubert Latham, en de kenners weten dat een dergelijke vergelijking een hele eer was.

Tijdens de vliegdemonstratie, die duurde van 30 oktober tot 6 november, waren onder anderen ook de in Berlijn woonachtige ir. John Roozendaal en de chef-staf van ons leger, generaal Snijders aanwezig. Op 9 november was Küller in Ede, waar de officiële opening van het vliegkamp gevierd zou worden met een vliegshow met Küller, Wijnmalen en Koolhoven als grote publiekstrekkers. Küller vloog daar wel, maar vanwege een nukkige motor niet overtuigend. Bij de daarop volgende vertoning in Soesterberg van 12 tot en met 19 november, maakte hij met de andere twee collegae min of meer geslaagde vluchten, maar ook hier was zijn ENV-motor de grote spelbreker. Op 26 en 27 november 1910 nam hij deel aan de vliegwedstrijden te Soesterberg, waar hij met een nu wel goed draaiende motor enige prijzen wegsleepte.

Kort hierna vertrok hij naar de Oost (zie het hoofdstuk over de luchtvaartpioniers in Nederlands-Oostindië), keerde terug naar Europa en hing zijn vlieghelm aan de kapstok. Gezien de tegenslagen die deze man tijdens zijn vliegerij had ondervonden, is zijn uitspraak niet zo vreemd: ‘Er is geen toekomst in de vliegsport, het is bovendien gevaarlijk’. En hij was nog wel de man die de ‘storm-vlieger’ werd genoemd, die menig organisator voor lichamelijk letsel heeft behoed als het boze publiek opdrong wanneer er weer eens niet gevlogen werd vanwege de sterke wind. Gijs stapte dan

in zijn aëroplaan, zonder pose, zonder allure, zonder pretentie, en hij vloog. Na Indië stopte hij ermee. De laatste keer dat hij als vlieger heeft gevlogen was in 1915 in de Verenigde Staten, toen hij, deel uitmakend van een commissie om militaire vliegtuigen te kopen, met een Glenn Martin opsteeg om een weddenschap te winnen. Niemand wilde geloven dat een piloot het bij die sterke wind in zijn hoofd zou halen om op te stijgen, welnu Küller vloog en het is waarschijnlijk de eerste en laatste keer geweest dat hij met vliegen iets verdiende...



Van Riemsdijk tijdens de 1e meeting van Heliopolis, Egypte, februari 1910.

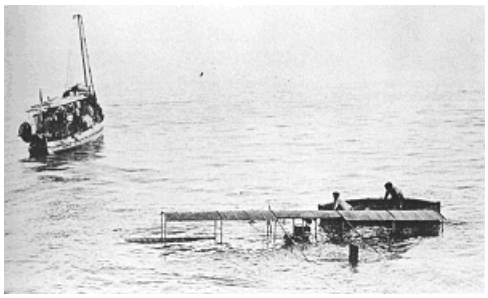
Van Riemsdijk

Hoe was het intussen met Van Riemsdijk, die vanuit New York in Le Havre terugkeerde en direct scheepging naar Egypte, waar hij ging deelnemen aan de *1e Meeting van Heliopolis*, die van 6 tot 13 februari 1910 werd gehouden. Op 20 januari kwam Van Riemsdijk daar aan en onder het kritisch oog van twee Franse officials volbracht hij met succes de brevetproeven. Bij de meeting wist hij een bescheiden bedrag te verdienen, maar hij had ook oog voor een, afgescheiden gehouden, tribune waarop de harem-dames van enige hoge Egyptenaren een plaatsje hadden gevonden. Terug in Frankrijk nam hij deel aan wedstrijden te Cannes (27 maart tot 3 april) en in Nice (15 tot 25 april). Daar moest hij het opnemen tegen onder anderen de Rus Jefrimow (eerste Russische vlieger), Hubert Latham, de Duitser Grade, de Belg Van den Born en de Peruaan Chavez, die in september van dat jaar na het bedwingen van de Simplon-pas bij de landing te Domodossola zou omkomen. Verder Jan Olieslagers, de populaire Belg (over wie later meer), en de Brit Charles Rolls, die op 12 juli 1910 te Bournemouth bij een val de dood vond. Wellicht toch een beetje onder de indruk van deze crème de la crème nam de jonkheer bij de tocht naar Cap Ferrat, waarbij hij een stukje Middellandse Zee moest passeren, een tikkeltje te veel risico door met een niet voluit werkende motor toch de tocht te wagen. Boven het water sloeg de Curtiss-motor af en Freddy dook de zee in. Gelukkig had hij luchtreservoirs onder de vleugel bevestigd, zodat hij van de drijvende aëroplaan opgepikt kon worden door een Frans marineschip. Toen hij in marinekleding aan land stapte, vertelde hij de omstanders dat de piloot om het leven was gekomen. Voorwaar een jonkheer met macabere humor!

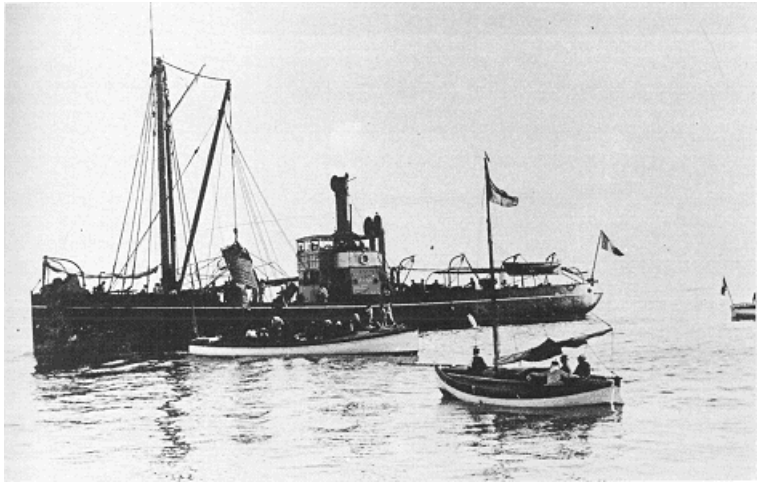
Op 2 mei was zijn vliegtuig weer droog en opgeknapt en hij vertrok naar Palermo voor een volgende wedstrijd. Hij viel er in de prijzen, maar heeft van de Sicilianen nooit een lire ontvangen. Terug in Parijs heeft hij nog een nieuwe motor geplaatst, maar hij hield het vliegen voor gezien. Rijk werd je er niet van, en hij verkocht zijn Curtiss aan de meest biedende. Zelf verklaarde hij dat een Rus het toestel had gekocht en dat deze een week later met dit toestel te pletter viel. (De enige Rus echter die in 1910 bij een vliegongeval omkwam, was kapitein Matsiewitsj, die op 7 oktober op het veld van St.-Petersburg met een Farman-tweedekker verongelukte).

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog voelde Van Riemsdijk zich geroepen om zijn tweede vaderland te dienen, hij meldde zich aan als *pilote aviateur militaire*. Hij werd bij de 2e Groupe d'Aviation in de rang van *soldat 2e classe* aangenomen.

Na een korte opleidingsperiode nam hij deel aan de slag om de Marne, maar werd wegens een zware longontsteking afgekeurd. De vliegende loopbaan van jonkheer Freddy van Riemsdijk was hiermee ten einde. Hij keerde terug naar de kwast en de ezel, een hoop francs armer maar een hoop ervaring rijker!

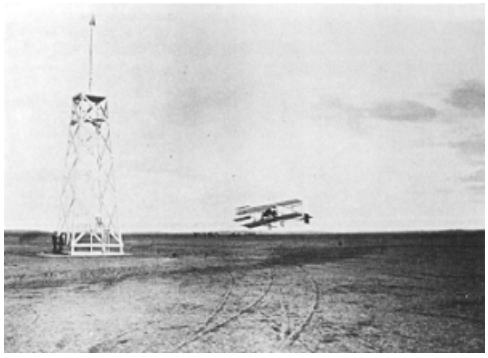


Natle landing van de jonker nabij Nice, 25 april 1910.

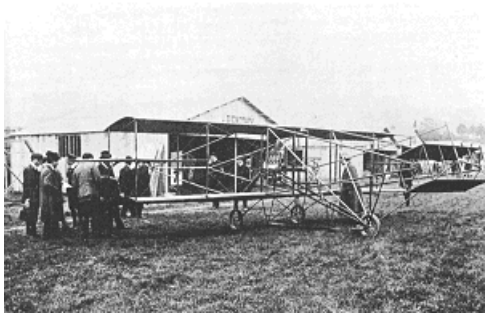


De resten warden aan boord gehesen van de 'Polypheme'.

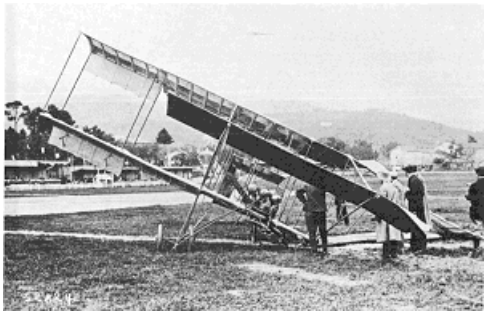
Van Riemsdijk met Glenn Curtiss, Hammondsport, december 1909.



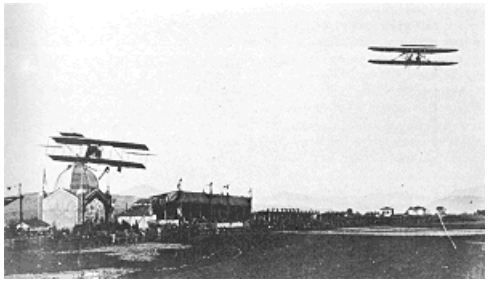
De 1e meeting te Heliopolis, 6-13 februari 1910.



De Curtiss voor de loods van 'De Riemsdijk', Cannes, maart/april 1910.

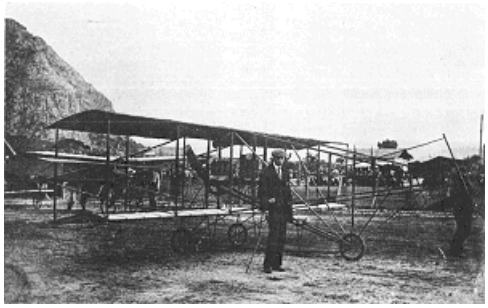


Een gekraakte Farman van een concurrent van Freddy: Christiaens, Cannes, maart/april 1910.



Van Riemsdijk (links) met zijn concurrent Charles Rolls op Wright, 1e meeting te Nice, 15-25 april 1910.

Poster van de 1e meeting te Palermo, Sicilië, mei 1910.



Van Riemsdijk's Curtiss bij de Siciliaanse vliegweek.

Twee monumenten

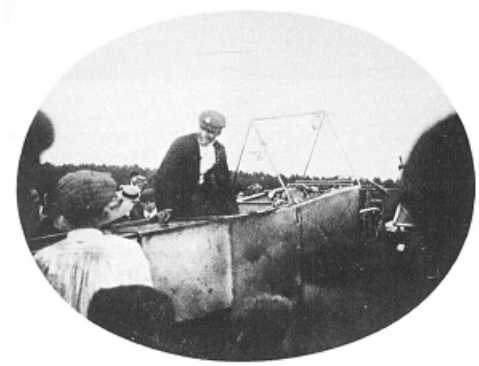
Het zal niet veel voorkomen dat er twee monumenten worden onthuld ter ere van personen die beiden op hetzelfde gebied de allereersten waren. In Ede staat langs de Zonneoordlaan een monument ter ere van J.W.E.L. (Jan) Hilgers, die op 29 juli 1910 volgens het opschrift de eerste motorvlucht van een Nederlander boven Nederland uitvoerde, terwijl naast het terrein van het voormalige sportterrein Thialf te Heerenveen een monument is verrezen ter ere van C. (Clément) van Maasdijk. Deze had op 30 juli, dus één dag na Hilgers, bij een proefvlucht precies 1 minuut en 16 seconden gevlogen. Wat de dag betreft kan er dus geen verschil van mening bestaan, wel echter wat betreft de term 'vliegen'. Het *Handelsblad* drukte het zo uit: 'Rekent men de onbeduidende en onvolmaakte vliegproef van Hilgers, toen deze nog niet met een vliegmachine kon keeren, te Ede, niet mede, dan was de sympathieke Van Maasdijk onze eerste Nederlandsche vlieger.' Of men Hilgers minder sympathiek vond, vermeldt het blad niet. In ieder geval werd hier de mening van deskundigen weergegeven. Hilgers had dan wel als eerste Nederlander in Nederland het luchtruim gekozen, hij was echter nog niet eens gebrevetteerd en wat hij toonde had met het echte vliegen weinig te maken. Het is maar net hoe men het bekijkt. Dat Hilgers de eerste was, wordt in de huidige luchtvaartliteratuur algemeen aangenomen. Het had trouwens maar weinig gescheeld of Heerenveen had toch de primeur gehad. Het gebeuren in Ede was op touw gezet door J.F. Verwey, die door zijn inzet ontzaglijk veel heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van de aviatiek in ons land. Verwey was directeur van Verwey en Lugard's Automobiel-Maatschappij te 's-Gravenhage. Hij had met vooruitziende blik twee terreinen gehuurd, één nabij Ede op de Doesburgerheide, het andere bij Soesterberg. Beide terreinen werden als vliegkamp ingericht, wat betekende dat de begroeiing gemaaid moest worden, dat de grond moest worden geëgaliseerd en dat er loodsen voor de vliegtuigen en tribunes voor het talrijke publiek (daarop rekende hij) gebouwd moesten worden. Bovendien moesten er parkeerplaatsen voor automobielen en trambanen aangelegd worden, want hij voorzag 'eene groote toeloop'.

In Ede had notaris R. Dinger, tevens gemeenteraadslid en voorzitter van de Vereeniging tot Bevordering van Plaatselijke Belangen en Vreemdelingenverkeer te Lunteren (het terrein lag tussen Ede en Lunteren), wel een erg vooruitziende blik. Tijdens een raadsvergadering die in de zomer van 1910 werd gehouden, zei hij onder meer: '...wanneer men bedenkt dat in den vervolge bij de verdediging des vaderlands een sterk beroep zal moeten gedaan worden op de medewerking der luchtscheepvaarders, waardoor de militaire overheid gedwongen zal worden zich ook vliegtuigen aan te schaffen...' en zo gaat hij nog even door. Zeer opmerkelijk in het jaar 1910! Douhet[1)] moest met zijn theorieën nog beginnen! Er was zelfs al een Edenaar die een trambaan aan wilde leggen tussen Station Staatsspoor en het Vliegkamp. Kennelijk maakte een milieubeschermer bezwaar: 'bedoelt hij een paarde- dan wel een stoomtram?' De trambaan is er niet gekomen, het vliegkamp wel, en dat was mede te danken aan de bemiddeling voor de heer Verwey van H.J.E.W.C. Wijnmalen, een naam die we nog vaak zullen tegenkomen.

1) Giulio Douhet, Italiaans luchtmacht-generaal, die in 1921 zijn theorie over *'Heerschappij in de lucht'* publiceerde.

De Blériot van Hilgers in de 'kratten-hangar', Ede, 29 juli 1910.

Het Vliegkamp Ede, 29 juli 1910.



Jan Hilgers omringd door zijn fans.

Hilgers

Jan Hilgers met valhelm.

J.W.E.L. Hilgers wordt op 19 december 1886 te Probolingo op Java geboren. In Amsterdam volgt hij een technische opleiding en in 1908 houdt hij zich bezig met de bouw van modellen en zweefvliegtuigen. In 1910 komt hij in dienst bij de firma Verwey en Lugard, die hem naar Frankrijk zendt voor het volgen van een vliegopleiding. Nog vóór hij de kans heeft een brevet te behalen, wordt hij door Verwey naar Ede gehaald voor de eerste vliegproef. Hij blijft bij de firma in dienst als technicus en instructeur, en ontwikkelt een anderhalf-dekker. Als instructeur is hij op Soesterberg actief. Op 12 augustus 1911 ontvangt hij zijn vliegbrevet aan de school van de Maatschappij voor Luchtvaart van Verwey en Lugard te Ede. Hij is hiermee de vierde Nederlander die in ons land zijn brevet behaalt.

Begin 1912 begeeft hij zich naar Berlijn-Johannisthal, waar hij zich aanmeldt bij de Fokker Aviatik GmbH. In de zomer van dat jaar reist hij met de eigenares van een Fokker-Spin, baronesse von Leitner, naar Rusland waar hij met succes vliegdemonstraties geeft. Na zijn terugkomst vraagt Fokker hem zijn produkt in Nederlands Oost-Indië te tonen en op 28 december vertrekt Hilgers met twee Spin-vliegtuigen naar de Oost. Hilgers blijft in zijn geboorteland en is korte tijd werkzaam bij een suikerfabriek als machinist. Als op 30 mei 1914 de Proefvliegtuigenafdeling (PVA) voor het Nederlands-Indische leger wordt ingesteld krijgt hij een aanstelling als instructeur-werktuigkundige. In die functie heeft hij vele toestellen ingevlogen. Ook is hij enige tijd werkzaam in de magazijnen van de Indische luchtmacht. Op 21 juli 1945 overlijdt hij in een Jappenkamp.

Jan Hilgers tijdens zijn eerste vlucht boven Ede.

De eerste

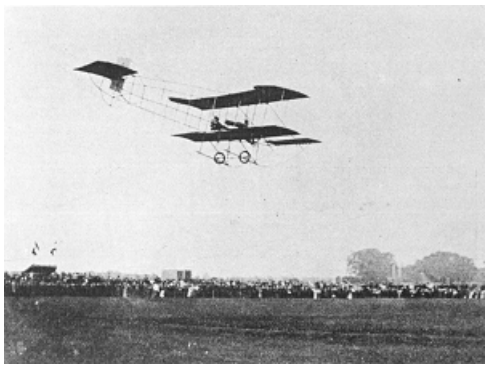
Toen Verwey vernam dat in Heerenveen plannen bestonden om eind juli/begin augustus vliegdemonstraties te doen houden, besloot hij, als eigenaar van het eerste vliegterrein in Nederland, die primeur zelf te verkrijgen. Weinigen wisten toen dat een net afgestudeerde werktuigkundige door de firma Verwey en Lugard naar Pau in Frankrijk was gezonden om bij de grote Blériot vlieglessen te nemen. Hoewel hij nog maar net enkele vluchten had uitgevoerd werd hij naar Ede ontboden. Pau werd gevraagd onmiddellijk een Blériot-XI, van het bekende Kanaal-type, te zenden. Na veel oponthoud kwam op 28 juli een kist aan met het opschrift '*Usines Blériot, Rue de Rennes, Paris Vme*'. Toen de kist werd geopend vond men daarin de romp met toebehoren, en de vleugels links en rechts daarvan opgeborgen. Van de kist werd een voorlopige hangar gemaakt en het vliegtuig werd met behulp van de inmiddels aangestelde monteurs in elkaar gezet.

Inmiddels had Verwey de pers en leden van de NVvL uitgenodigd, en ook militaire en burgerautoriteiten van het garnizoen en de gemeente werden opgetrommeld. Hoewel de voorgenomen proef niet algemeen bekend was, hadden zich toch enige honderden nieuwsgierigen verzameld om het mirakel te aanschouwen. Toen in de namiddag van deze gedenkwaardige 29ste juli 1910 de wind wat was gaan liggen, besteeg een gebruinde jongeman, de pet stevig achterstevoren op zijn kruin geplant, zijn eendekker. De drie-cylinder 25 pk Anzani-motor werd gestart, het toestel rolde over de afgemaaide heide en steeg op tot een hoogte van circa 10 m. Het was nu zeven uur in de voor- avond, en de Edenaren zagen het nu zelf: de mens vloog! Aan het eind van het terrein kwam het toestel weer aan de grond en Hilgers stapte uit, draaide het vliegtuig bij de staart, stapte in en vloog opnieuw op lage hoogte over het veld. Hij landde opnieuw en zette de motor stop. Wat nu volgde werd door de toeschouwers beschreven als een wonderlijk staaltje van handigheid. Hilgers was uitgestapt en naar voren gelopen, sloeg de motor aan door een ruk aan de propeller te geven en stapte bliksemsnel via de staart weer in. Hierna steeg hij opnieuw op en maakte de laatste vlucht van die dag.

Poster voor een vliegdemonstratie in augustus 1910, die nimmer plaatsvond... (foto Gemeentearchief Arnhem).

Verwey vertelde dat de volgende vliegproeven pas na een dag of tien hervat zouden worden, want tenslotte was hij zakenman en er moest met die demonstraties ook iets verdiend worden. Het terrein was echter nog niet afgezet, zodat de proeven te veel gevaar voor het publiek opleverden, en bovendien had men vrij toegang tot het terrein. Toen het vliegkamp goed en wel was ingericht betaalde men bij wedstrijden en belangrijke vliegdemonstraties voor de paddock (jazeker!) *ƒ* 5,-, maar bij gewone demonstraties slechts *ƒ* 1,-. Voor het stallen van automobielen en rijtuigen was men *ƒ* 0,50 to *ƒ* 1,50 kwijt, afhankelijk van het parkeerterrein.

Hilgers hád gevlogen, maar hij was nog steeds niet in het bezit van het vliegbrevet. Niet dat men daar in die tijd zo zwaar aan tilde, maar de vliegdemonstratie door Van Maasdijk zou tonen dat er toch wel enig verschil was.



De Sommer van Van Maasdijk boven Heerenveen.

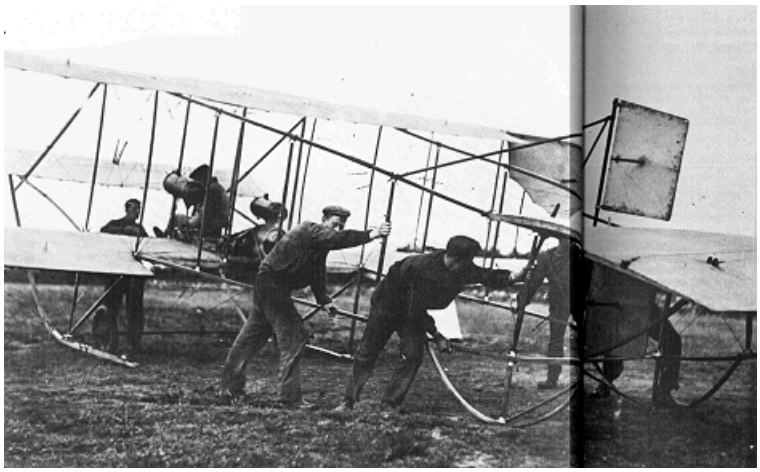
Heerenveen

Clément van Maasdijk, 1885-1910.

Clément van Maasdijk had zijn brevet in Frankrijk behaald op 22 juni 1910 (brevet nr. 130 van de Aéro Club de France) en had zich een Sommertweedekker aangeschaft.

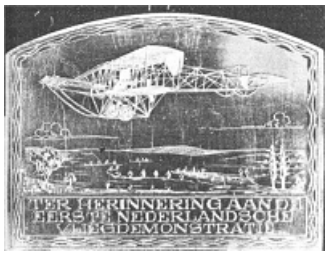
Op 25 juli arriveerde het toestel in Heerenveen en men maakte zich op voor het grote vliegfestijn. Niemand had enig vermoeden dat in Den Haag snode plannen werden gesmeed om de primeur af te snoepen, dus had de organisatie, die in handen was van de plaatselijke VVV, alle tijd om een en ander rustig te regelen. Het sportterrein Thialf werd voor het grote gebeuren afgehuurd en men kon alles van nabij volgen voor het luttele bedrag van twee kwartjes. Kwam men met de fiets dan kwam er een dubbeltje bij. Het liep storm, zelfs zodanig dat op de laatste dagen de entreekaartjes op waren. Men plaatste toen emmers bij de toegangen, waar de bezoekers hun kwartjes in kwijt konden!

Op 30 juli was het toestel gereed, en zoals reeds is vermeld, besloot Van Maasdijk eerst een proefvlucht te maken. 31 juli was de eerste officiële dag, het weer was gunstig hoewel regen dreigde. Er waren zo'n 6000 toeschouwers aanwezig en tegen vijf uur 's middags werd het toestel uit de loods gereden. Een regenbuitje vertraagde het gebeuren, maar een uur later was het zover. De Franse monteur, Paul Baudot, bijgenaamd ‘Monsieur Paul’, gaf een ruk aan de schroef en de 50-paards Gnôme-motor begon te snorren. Zes man hielden het vliegtuig in bedwang en toen alles naar behoren liep, gaf een der helpers op het teken van Van Maasdijk een stoot op de hoorn, waarop men de staart los liet. Een ooggetuige: ‘Sneller en sneller rolt het ding voort over de grasvlakte, daar plotseling verheft zich het voorste gedeelte, de raderen gaan van de grond, sprongsgewijs gaat het hooger en hooger. Het is een gezicht zóó grootsch, zóó machtig aangrijpend, dat de adem U een oogenblik stokt’. Deze eerste vlucht duurde ongeveer acht minuten en hij kwam tot een hoogte van 70 à 75 m. Toen Van Maasdijk landde, was hij het middelpunt van een geestdriftige ovatie en hij besloot nogmaals op te stijgen. Dit keer bleef hij ruim een kwartier boven en maakte zelfs een vlucht boven Heerenveen, waarbij opviel hoe rustig en beheerst hij het vliegtuig in de hand had. Ook de volgende dagen voerde hij fraaie vluchten uit en één ding was duidelijk: Van Maasdijk had een echte vliegdemonstratie gegeven, en Hilgers?, nou ja, die had gevlogen.



De Sommer van Van Maasdijk wordt gereed gemaakt voor de vlucht, Arnhem, 27 augustus 1910 (foto Gemeentearchief Arnhem).

De plaquette bestemd voor Clément van Maasdijk. Door zijn noodlottige val kon dit eerbewijs niet meer worden uitgereikt.



Herinneringsplaquette voor Van Maasdijk's demonstraties.

Van Maasdijk

Gedenksteen op de begraafplaats Moscowa, Arnhem.

C. van Maasdijk is op 9 augustus 1885 te 's-Gravenhage geboren. Hij volgt een studie aan de machinistenschool in Amsterdam, waarna hij praktijk opdoet in machinefabrieken in Duitsland. Tijdens een korte periode in de automobielbranche ziet hij in Den Haag Lefèbvre vliegen; en hij krijgt de vliegkoorts. Na een bezoek aan de internationale luchtvaarttentoonstelling in Frankfort gaat hij naar Pau, waar hij eerst lest op Wright, maar al spoedig overstapt op Blériot. In augustus 1909 koopt hij een Blériot-XI met Anzani-motor, die hij kort daarna voor ziet van een zwaardere motor. Prompt, op 21 april 1910, krijgt hij een ongeluk waarna zijn kist total loss wordt verklaard. Hijzelf heeft geen schrammetje. Voor *ƒ* 15.000, - koopt hij een Sommer-tweedekker, waarmee hij enige mooie vluchten maakt te Mourmelon. Op 22 juni 1910 wordt zijn brevet, nr. 130 van de Aëro Club de France, uitgeschreven en hij biedt zich aan voor het geven van vliegdemonstraties. Na de uitmuntende vertoning in Heerenveen wordt hij voor de vliegweek van 14 tot 18 augustus gecontracteerd om vanaf het terrein Hanenburg te Den Haag zijn kunsten te vertonen. Het weer is echter zo slecht dat hij slechts een paar korte vluchten uitvoert. Ingezonden stukken in lokale kranten bevatten allerlei nare uitlatingen aan het adres van deze jongeman, maar hij verdedigt zich door op de sterke wind te wijzen: '...de meesten beseffen niet, hoeveel gevaar er voor den aviateur aan verbonden is, om te vliegen met weder, gelijk ik dit deed de drie keer in Den Haag'.
Een comité weet hem dan te contracteren voor een aantal vluchten van af het terrein Warnsborn bij Arnhem. Op 27 augustus 1910 is Van Maasdijk

met zijn verloofde op het terrein aanwezig en zij gaan, met de eigen wagen waarachter een zware wals is bevestigd, het veld nog even egaliseren. Omstreeks 6 uur 's avonds besluit hij, speciaal voor het reeds aanwezige organisatiecomité, een proefvlucht te maken. Er zijn slechts weinig personen aanwezig, onder anderen zijn monteur en helpers, en na een korte controle ziet men het toestel een aanloop nemen van circa 70 m, waarna het steil omhoog gaat. Achteraf zou men zeggen ‘te steil’, maar dat kan ook verbeelding geweest zijn. Op een hoogte van 50 m draait hij enige bochten, maar opeens ziet men het vliegtuig schommelen en neerstorten. Blijkbaar heeft Clément de motor op zich gekregen want hij is op slag dood. Hij is de eerste Nederlandse aviateur die omkomt. De consternatie in Nederland, maar vooral in Heerenveen is groot. Eén commentaar uit een Fries dagblad: ‘De menschen stonden stil en zeiden geen woord; ze keken elkander aan, nog maar half begrijpend dat het wáár kon wezen: hij, de held van Heerenveen, nu dood, zoo kort na zijn eersten roem...’
Dit ongeval wordt in Nederland door deskundigen al direct toegeschreven aan de gyroscopische kracht van de rotatiemotor, die immers in zijn geheel roteert, terwijl de krukas stil staat. Aan de ene kant wordt de Gnôme rotatiemotor de hemel in geprezen, waar hij ook thuis hoort, aan de andere kant echter zijn er nogal wat tegenstanders, die de vele ongevallen toeschrijven aan deze motor. Dat neemt niet weg dat ongeveer 80% van de vliegtuigen tijdens de eerste wereldoorlog met een rotatiemotor was uitgerust!
Op 30 augustus 1910 wordt Clément van Maasdijk onder grote belangstelling op Moscowa te Arnhem ter aarde besteld. De eerste regels van een, door een Heerenvener gemaakt, gedicht luiden: ‘Het offer viel, de macht der elementen sloeg in haar felle wraak het bouwsel neer, verplet, misvormd, ingedrukt de leden, viel het genie en stijgt met weer’.
Op de plaats van het ongeval staat een gedenksteen, terwijl de Clément van Maasdijklaan in Arnhem eveneens aan dit gebeuren herinnert. De toevoeging ‘1885-1910, de eerste Nederlandse aviateur’ zullen we maar een dichterlijke vrijheid noemen.

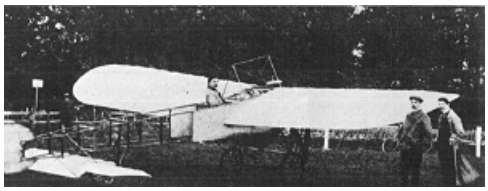
De Eerste Nederlandsche Vliegvereeniging

Door de berichten in de pers over de demonstraties in Leur en Wassenaar, die 'het vliegseizoen voor 1909' in ons land bepaalden, en door het vliegnieuws dat uit het buitenland (Frankrijk dus) tot ons kwam, werd op verschillende plaatsen in ons land het plan geboren de nieuwe sport op een waardige wijze aan te pakken. De reeds eerder genoemde Vakafdeeling voor Aviatiek van de NVvL organiseerde in het land lezingen waarin de theorieën van het vliegen werden geopenbaard. Naast de dag- en weekbladen, die het vliegnieuws gewoonlijk in de sportkolommen behandelden, besteedde het tijdschrift *De Luchtvaart* in die eerste jaren naast nieuws over ontwikkelingen op het gebied van de ballon- en luchtscheepvaart, veel aandacht aan de aviatiek.

In deze sfeer staken avontuurlijk of zakelijk ingestelde vaderlanders de koppen bij elkaar en de handen uit de mouwen om de wereld te tonen dat we niet achterbleven. Op 29 december 1909 werd te Breda een vergadering belegd, waarbij zakenlieden uit de omgeving en uit de Langstraat aanwezig waren. Besloten werd de NV De Eerste Nederlandsche Vliegvereeniging op te richten met een aanvangskapitaal van *ƒ* 100.000,-. Op 8 februari 1910 werden de statuten overhandigd en bij KB van 11 maart goedgekeurd. Doel van de nieuwe vereniging was het houden van vliegdemonstraties, het doen deelnemen aan wedstrijden en het vervaardigen van vliegtuigen, terwijl tevens gedacht werd aan een eigen vliegschool. Omdat moeilijkheden verwacht werden bij het organiseren van wedstrijden in internationaal verband - die mochten uitsluitend georganiseerd worden door de bij de FAI aangesloten nationale vereniging, en dat was de NVvL - werd aansluiting gezocht en verkregen bij genoemde landelijke vereniging. Kortom, de ENV werd lid van de Vakafdeeling voor Aviatiek.

Een van de eerste activiteiten van de ENV, waarin onder anderen zitting hadden dr. A.J. Bossers (arts), mr. E.P. van Lanschot (burgemeester van Breda), S.C.J. Heerma van Voss (jazeker, dezelfde van de eerste vliegdemonstratie boven Nederland) en nog vele andere kopstukken uit de regio, was het zoeken naar een geschikt terrein en het aanschaffen van een vliegtuig. Het vliegterrein werd gevonden pal midden in het grondgebied van de gemeenten Gilze en Rijen, de Molenheide, nu beter bekend als vliegbasis Gilze-Rijen. Tevens werd via de firma R.S. Stokvis te Rotterdam een Blériot-XI besteld. Een in Nederland woonachtige Engelsman, Ernest Archer, werd naar Frankrijk gezonden om vlieglessen te nemen. In Issy-les-Moulineaux, nabij Parijs, wist Archer, tezamen met de Rus Ladislaus Lewkowitsj, op 3 augustus 1910 met succes de brevetproeven af te leggen en op 9 september werd dit begeerde bewijs uitgereikt.

Op 28 augustus van dat jaar vond de openstelling van de Molenheide plaats. Zo'n 20.000 toeschouwers waren getuige van enige korte vluchten die op Blériot werden uitgevoerd door Archer en Lewkowitsj. Ook op 30 augustus werd door beide heren gevlogen, en bovendien werd het door de heer F. Bahle geconstrueerde vliegtuig getoond, dat bestemd was voor de vliegschool van de ENV. Op 30 augustus kozen beide heren opnieuw het luchtruim en hiermee was de officiële ingebruikname ten einde. Zoals reeds eerder gememoreerd is, vloog Küller op de Molenheide (eind oktober/begin november), en begon Archer zijn taak als hoofdinstructeur van de plaatselijke vliegschool.



Ernest Archer, Twello, 16 oktober 1910.

NATIONALE VLIEGDEMONSTRATIES

OP VERWEY & LUGARD'S VLIEGKAMPEN TE EDE EN SOESTERBERG,

BEGIN 9 NOVEMBER ... ... EINDE 21 NOVEMBER 1910.

DEELNEMERS:

WIJNMALEN,

G. J. KESTELOO
Inspecteur van Politie
EDE

WERELDRECORD Hoogte 2800 M.
idem Grootste afstand op één dag 475 K.M.
idem Hoogste vol plané 2800 M. in 13 minuten.
idem Grootste cross country-flight 620 K.M.
Parijs-Brussel-Parijs in 27 uur 50 min. 28 sec.
(werkelijke vliegtijd 11 uur, 25 min. 28 sec.)

KÜLLER, KOOLHOVEN en andere Nederlandsche Aviateurs.

Het **allermooiste** dat tot dusver op dit gebied in ons land geboden werd.
Voor verdere bijzonderheden wordt verwezen naar de advertenties en andere aankondigingen.

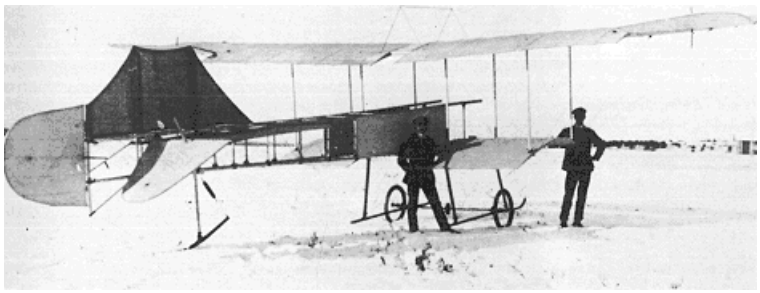
J.F. Verwey.

Het vliegkamp Ede

In de zomer van 1910 begon de firma Verwey en Lugard met de aanleg van twee vliegterreinen, Ede en Soesterberg. Het laatstgenoemde terrein zal in het laatste hoofdstuk verder ter sprake komen. Zoals reeds is opgemerkt, waren het gemeentebestuur en de raad van Ede enthousiast, zij het dat met nadruk werd gesteld dat geen openbare vliegvertoningen op zondagen plaats mochten vinden. Ervan uitgaande dat vliegvertoningen altijd in het openbaar geschieden, mogen we stellen dat er op zondagen niet gevlogen mocht worden. Met vereende krachten werd de heide ontdaan van overtollige begroeiing en timmerlui uit de omgeving bouwden drie hangars, tribunes en een restaurant, terwijl het terrein werd afgezet met prikkeldraad. Een witgeschilderde poort gaf de plaats aan waar de toegangsbewijzen zouden worden gecontroleerd.

Na de demonstratie van 29 juli organiseerde de Luchtscheepvaart-afdeling van Verwey en Lugard, als officiële opening van haar twee vliegkampen, twee vliegweken die op 9 november te Ede aanvingen. Men had drie ervaren aviateurs uitgenodigd,

Gijs Küller, Frits Koolhoven en Henri Wijnmalen, van wie alleen Koolhoven wegens een niet gearriveerd aëroplaan niet te Ede kon optreden. De beide andere vliegers maakten goede vluchten, die nog vermeld zullen worden. Inmiddels had Hilgers op Ede ook niet stil gezeten en men zag hem, altijd even flegmatiek, met zijn Blériot opstijgen en korte vluchten uitvoeren. Hieraan werd geen bekendheid gegeven, dus veel publiek kwam er niet. Begin augustus arriveerde te Ede Hilgers' anderhalfdekker, een eigen constructie.



De anderhalfdekker van Hilgers.

Een Blériot van de Condor te Ede.

Verwey had intussen besloten dat op Ede hoofdzakelijk gelest zou worden, terwijl Soesterberg zowel een vliegschool als een constructiewerkplaats zou bevatten. Begin 1911 werd de NV Maatschappij voor Luchtvaart opgericht, waarover later meer. Het vliegkamp Ede werd nu, tezamen met Soesterberg door deze maatschappij geëxploiteerd, hetgeen echter van korte duur zou zijn. Soesterberg genoot duidelijk de voorkeur, ondanks de lichtelijk over trokken beschrijving van het kamp Ede als 'het schoonste en grootste van geheel Europa'. Naast het vliegkamp Ede heeft er nog een tweede vliegveld bestaan, gelegen op de Hertenberg, richting Wekerom. Op 15 me 1911 vestigde zich aldaar de op die dag opgerichte NV Nederlandsche Aviateursmaatschappij De Condor. Directieleden waren H. Kanters, B. Moerkoert en de vlieger Henri Bakker, die zijn kersverse brevet meebracht. Doel van deze maatschappij was onder meer: de handel in en de fabrikatie en reparatie van zweefvliegtuigen, vliegtoestellen en onderdelen daarvan, en het geven of doen geven van demonstraties. Er werden direct al twee Blériots besteld, waarmee Bakker met veel enthousiasme heeft gevlogen. Hoewel De Condor nog wel enige contracten voor vliegdemonstraties wist af te sluite, werd de maatschappij bij vonnis van de 27e juni 1912 failliet verklaard.

Adriaan Mulder in zijn toestel.

Begin 1913 kwam er weer wat leven in de brouwerij in de vorm van een nieuwe vliegschool, De Kampioen, met Adriaan Mulder, de man die het eerst een brevet in Nederland behaalde, en de heer Busch als directeuren. Er circuleerden in de luchtvaartpers van die dagen berichten dat Henri Bakker Ede verlaten zou hebben, maar dat is niet juist. De Kampioen nam het veld van de voormalige Condor over, terwijl Bakker een vliegschool opzette op het gedeelte dat eigendom was geweest van de Maatschappij voor Luchtvaart. Het veld was groot genoeg om deze vliegscholen te herbergen, en zover bekend hebben de eigenaren elkaar nooit naar het leven gestaan. Het vliegkamp heeft tijdens de eerste wereldoorlog gediend als

uitwijkhaven voor militaire vliegtuigen, en in 1918 heeft Joop Carley zich aldaar gevestigd, die er tot de herfst van 1921 verbleef.

De Maatschappij voor Luchtvaart

Zoals we reeds zagen, had de firma Verwey en Lugard in 1910 de vliegkampen Ede en Soesterberg geopend en de activiteiten rond Ede zijn al vermeld. In oktober 1910 bestond het plan om vliegwedstrijden te doen houden om daarmee de opening een feestelijk tintje te geven. Hierbij werd gedacht aan een aantal binnen- en buitenlandse aviateurs van naam, maar om de een of andere reden moesten de initiatiefnemers van dit plan afzien. Waarschijnlijk was het te groot voor ons land. Wel werd toen een serie vliegdemonstraties vastgesteld, die inderdaad van 9 tot 27 november plaatsvonden. Deelnemers waren Gijs Küller, Henri Wijnmalen en Frits Koolhoven.

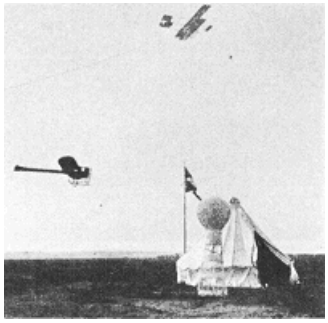
V.l.n.r.: Küller, Wijnmalen, Koolhoven, november 1910.

De eerste dagen was Ede uitverkoren om de kunsten van dit trio te bewonderen, maar er ging nogal wat mis. Koolhoven had op 4 november zijn Hanriot vanuit Luik naar Ede laten transporteren, maar de douane in Maastricht hield het toestel vast.

Het vliegtuig was niet op tijd in Ede, dus bleven er nog maar twee demonstranten over. Aangezien de nieuwe ENV-motor van Küller nog moest acclimatiseren en maar niet op volle toeren wilde lopen, was Wijnmalen de

Soesterberg, november 1910.

enige die op de eerste dag de lucht inging. Hij redde niet alleen de show, maar ook nog op magistrale wijze. De volgende dag was ook Küller van de partij en men kon dus mooi een vergelijking maken tussen de slanke Antoinette van Gijs en de trage Farman van Henri. Wijnmalen was een typische hoogvlieger, terwijl Küller liever op lage hoogte bleef.



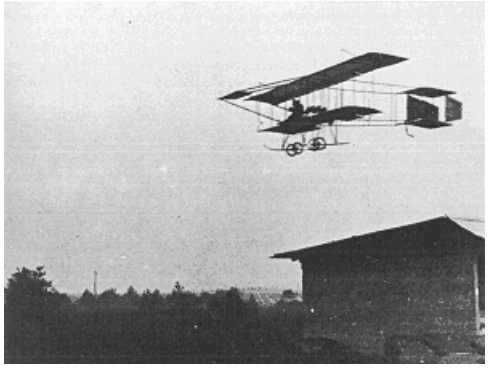
Koolhoven en Wijnmalen, Soesterberg, november 1910.

Op 12 november vloog Wijnmalen van Ede naar Soesterberg, terwijl Küller hem per trein volgde. In Soesterberg was inmiddels ook de Hanriot van Koolhoven gearriveerd, dus kon men op zeker moment drie Nederlandse aviateurs tegelijk in de lucht zien, waarlijk een trots schouwspel! Men had trouwens niets nagelaten om het publiek tevreden te stellen. Zo waren op 1500 plaatsen in ons land posten ingericht waar men kon informeren waar en wanneer er gevlogen werd.

Verwey in gesprek met de redacteur van 'De Sirene'.

Mede dank zij het succes van deze vliegdagen verwachtte Verwey dat ook in de toekomst grote gebeurtenissen te wachten stonden en hij besloot de exploitatie van zijn beide vliegkampen in een NV onder te brengen. Zo werd begin 1911 de NV

Maatschappij voor Luchtvaart opgericht, met Verwey zelf als directeur. In de raad van commissarissen nam een aantal vooraanstaande personen plaats, onder wie de oud-gouverneur-generaal van Oost-Indië, Van Heutsz als voorzitter, Fockema, hoofdconsul van de ANWB, Pop, directeur-generaal van de PTT en andere hoogwaardigheidsbeklеders. Het kapitaal werd gesteld op *ƒ* 500.000,-, verdeeld in duizend aandelen van *ƒ* 500,-, waarvan de helft voorlopig in portefeuille bleef. De eerste honderd aandelen werden al meteen geplaatst, terwijl de overige vierhonderd in mei 1911 verhandeld werden. Toen kon men inschrijven, wat aanlokkelijk werd gemaakt door een doorlopende vrijkaart voor Ede en Soesterberg te verstrekken.



Wijnmalen komt binnen, Soesterberg, november 1910.

Belangstelling vermindert

Frits Koolhoven.

In april 1911 kwam de maatschappij met een brochure waarin de beide vliegkampen uitvoerig werden beschreven. Tot chef van de exploitatie was Frits Koolhoven benoemd, terwijl Henri Wijnmalen de functie van chef-instructeur, en Jan Hilgers die van chef der fabricatie gingen bekleden. Ede zou uitsluitend als vliegschool dienstdoen, Soesterberg zou naast een vliegschool ook een werkplaats bevatten. Kosten noch moeite werden gespaard, en zo werd net voor de opening van het vliegseizoen 1911, dat met een daverende vliegdemonstratie zou worden gevierd, de tramlijn Doldersche wegvliegterrein geopend. Hiermee was op 14 mei de bereikbaarheid aanmerkelijk verbeterd. Op 14, 21 en 25 mei werd de show gehouden. Naast de Fransen Legagneux en Hanriot, en de Belgen Verschaeve en Tyck, waarover elders meer, gaven Koolhoven maar bovenal Wijnmalen acte de presence.

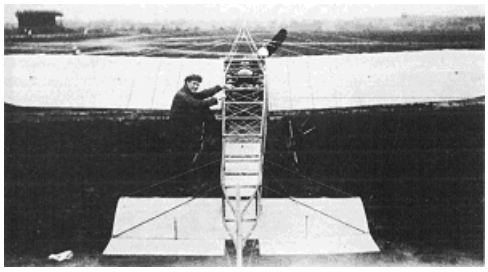
Soesterberg was in die dagen bevolkt met dol enthousiaste toeschouwers, die genoten van de capriolen van vooral de beide Fransen. Zoals ook in het hoofdstuk over buitenlandse aviateurs in Nederland uitvoerig wordt beschreven, bezochten de deelnemers aan de Europese Rondvlucht in juni 1911 Soesterberg, waar de Maatschappij voor Luchtvaart flinke prijzen aanbood. Door omstandigheden echter - een overladen programma - bleef zij met de meeste prijzen zitten.

Kort na deze rondvlucht vertrokken Wijnmalen en Koolhoven naar Engeland, waar op 22 juli 1911 de Rondvlucht van Engeland op Brooklands, net onder Londen, van start zou gaan. Wijnmalen had bij de Europese Rondvlucht zijn toestel al verspeeld, en bij de start op Brooklands waren er opnieuw ernstige problemen. Deze namen een zodanige vorm aan, dat Koolhoven de Franse monteur van de Gnômefabriek op staande voet ontsloeg. Wijnmalen moest onverrichterzake terugkeren naar Nederland en van die tijd afboterde het niet meer tussen Henri en Frits enerzijds en de maatschappij anderzijds. Wijnmalen vertrok naar Frankrijk, waar hij contact opnam met Deperdussin, Frits zou hem even later volgen, maar zijn Hanriot stond nog op Soesterberg en hij voelde er weinig voor hem achter te laten. In de nacht van 16 op 17 september sloop een aantal mannen naar de omheining van

het vliegkamp, klom over het hek en opende de hangar waar Koolhoven's vliegtuig was ondergebracht. Doodstil namen ze het toestel weg, tilden het over het hek en brachten het naar het huis van Koolhoven, zodat hij zijn eigendom had gered.

Henri Wijnmalen.

Hilgers bleef achter en inmiddels was ook Marinus van Meel op Soesterberg actief geworden. Eind 1911 besloot de maatschappij de vliegschool te sluiten. Dat was niet te verwonderen als men bedenkt dat, hoewel het aantal leerlingen dat niet zou doen vermoeden, er slechts één slaagde voor de brevetproeven, de lt van Heyst, die zijn opleiding ontving van Hilgers en in de laatste fase van Van Meel. Hilgers verdween begin 1912 naar Fokker in Duitsland. Van Meel bleef achter op Soesterberg, waar hij zich ging wijden aan de bouw van vliegtuigen, hoewel hij ook als vlieger actief bleef. Begin 1912 werd het



Lt Van Heyst stapt in.

faillissement van de maatschappij aangevraagd, hetgeen de pers beantwoordde met de opmerking: '...in ons land belegt men liever in Amerikaanse spoorwegen...'

J. van Bussel.

En toen was daar de heer Reese

Toen alles nog rozegeur en maneschijn leek voor de toekomst van de vliegerij in Nederland, besloot een drietal Rotterdamse heren in september 1910 een combinatie te vormen met het oog op de aankoop van een Blériot en het organiseren van vliegdemonstraties op Woudestein. Men wist een bedrag van *ƒ* 15.000,- bijeen te krijgen en als vlieger werd de Duitser Joseph Maurer, in de vliegwereld bekend als Joseph van Bussel, aangesteld. Hij was toen nog wel niet in het bezit van het brevet, maar dat werd niet als een bezwaar gevoeld. Bij afwezigheid van een eigen vliegterrein werd voorlopig onderdak gezocht en verkregen bij de ENV, op de Molenheide, waar Van Bussel energiek ging oefenen.

De directie van de combinatie, de NV Rotterdamsche Vliegvereeniging (RVV), bestond uit de heren J.C.H. van Duyl, Joh. Zweinenberg en D.A.M. Reese. Zij wendden zich tot B & W van Rotterdam met het verzoek vergunning te verlenen tot de exploitatie van een terrein aan de Bergweg, waar een hangar moest verrijzen voor de aangekochte Blériot. In februari 1911 werd toestemming verleend en had men een eigen terrein, waar Van Bussel ook inderdaad knap actief is geweest. De combinatie kan een zekere vaderlandsliefde niet ontzegd worden. Begin maart werd de Blériot, die twee personen kon dragen en geschikt was voor militair gebruik - dat wil zeggen voor verkenning - aan de regering aangeboden, hangar en vlieger inclusief. Gratis en voor niets. Het werd in dank aanvaard (zie het laatste hoofdstuk). Had men er maar geld voor gevraagd! Misschien was de vereniging dan nog te redden geweest, maar opnieuw bleek dat Nederland nog niet gereed was voor een optreden op hoog niveau. Op 23 november 1911 moest het faillissement uitgesproken worden over de RVV, niet echter over de heer Reese. Die wist van geen ophouden en ging alleen door met de Rotterdamsche Vliegmaatschappij, opnieuw met Van Bussel als vlieger. Op 15 januari 1912 was de nieuwe maatschappij een feit en Van Bussel ging door met het geven van demonstraties. Tot eind september 1912; toen gingen de hangar mét de Blériot en een in aanbouw zijnd toestel in vlammen op. Zoals in het volgende hoofdstuk wordt beschreven, heeft Reese zijn goede geld nog gestoken in een aantal demonstraties, die werden gegeven door Franse vliegers. Zelfs heeft hij voor Van

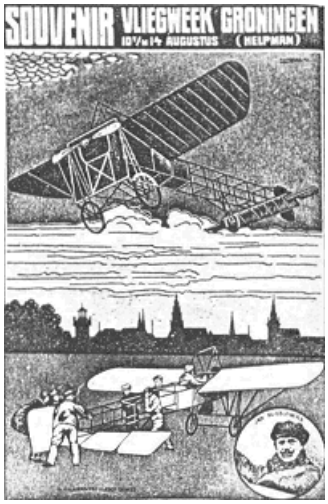
Bussel de Caudron aangekocht, waarmee Chanteloup bij Amsterdam adembenemend had gevlogen. Maar toen tot overmaat van ramp Joseph de Caudron op de Molenheide de bomen invloog moet Reese gedacht hebben: Ik schei ermee uit. Einde droom.

Andere vliegscholen

Naast de reeds uitgebreid genoemde vliegscholen op de Molenheide (ENV), de meest succesvolle van het hele stel, Ede en Soesterberg (Verwey en Lugard en de MvL), kenden we bovendien De Condor en De Kampioen op Ede. Daar zijn inderdaad vlieglessen gegeven. Maar brevetten werden er niet behaald, met uitzondering van Hilgers, maar dat was bij zijn eigen club. De Condor, opgericht op 15 mei 1911, vestigde zich naast het terrein van Verwey en Lugard en hoewel een contract met de bekende Kwatta-choco-

De Blériot van de NV RVV.

ladefabriek werd gesloten voor het uitvoeren van reclame-vluchten, ging de school op 27 juni 1912 failliet. De voornaamste reden was dat het publiek of weg bleef, of zich op plaatsen opstelde waar geen entréegeld betaald behoefde te worden. Henri Bakker besloot toen maar alleen door te gaan met het geven van demonstraties. Hij nam het terrein van de intussen ook al verdwenen MvL over, terwijl het kamp van De Condor werd overgenomen door De Kampioen, die begin 1913 met niet minder dan 3 Sommer-tweedekkers en 3 Blériot-eendekkers startte. Adriaan Mulder werd hier chef-instructeur en tot zijn eerste leerlingen behoorden A. Monnier Harper, C. Busch en A. Pot, die echter geen van allen de brevetproeven aflegden. We zullen twee van hen straks nog tegenkomen. Ook De Kampioen kon het niet bolwerken en dus bleef Henri Bakker alleen over, tot het veld tijdens de eerste wereldoorlog gebruikt werd als uitwijkhaven voor de militaire vliegers, en in 1918 Joop Carley zich er vestigde. Bakker heeft nog even met de gedachte gespeeld om de hangar van De Condor op te zetten op het vliegterrein de Pettelaar bij Den Bosch (bekend van de leger-manoeuvres van 1911), maar hij is uiteindelijk in Ede gebleven.



Olieslager's Blériot.

Toen het er nog naar uitzag dat er met de vliegerij een boterham, misschien zelfs met beleg, te verdienen viel in Nederland, voelden velen zich geroepen het vliegonderwijs ter hand te nemen. Hier en daar ontstonden scholen, waar de gedrevene (want dat moest je wel zijn) met vallen en opstaan de lucht in werd gesleurd, al zijn velen niet verder gekomen dan de omheining, bij het taxiën.

De eerste die een poging waagde, was de Fransman J. Donnet, die eigenaar was van een ‘zaak in vliegmachines’ te Parijs. In Frankrijk ontmoette hij de Nederlander Lütge, die een tijdje directeur is geweest van de ENV op de Molenheide. Donnet onderhandelde met Lütge over de stichting van een vliegschool ‘op één der mooiste terreinen van Nederland’, waar op Blériot-monoplanes gevlogen zou worden. Dat was in december 1910, maar sindsdien werd er niets meer van vernomen.

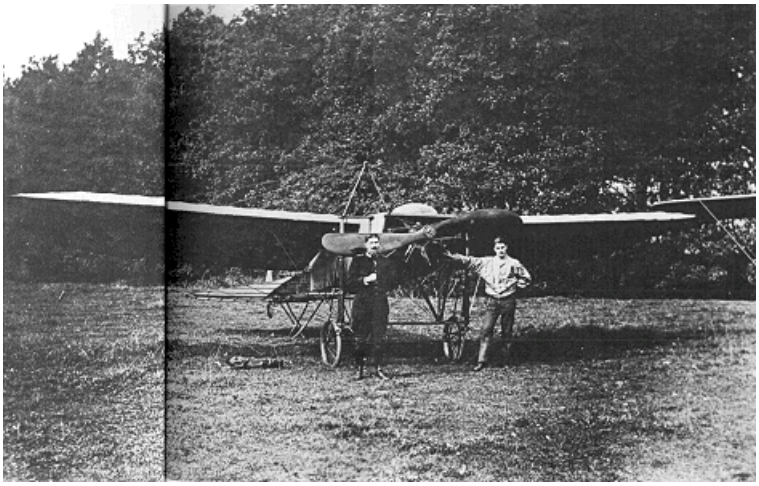
In mei 1911 wilde een aantal ondernemende Groningers een vliegkamp inrichten bij de plaats Vries, onder Groningen. Vader en zoon De Schepper en de heer Hagens bouwden een Blériot-achtig vliegtuig, dat ze de Helpman-I noemden. Beide jongemannen De Schepper en Hagens, die zichzelf al aankondigden als adspirant-aviateur, wilden met de eendekker de lucht in. Begin juli 1911 lukte dat aan Hagens maar bij de landing kwam hij in een veentje terecht, waarbij het toestel

en hij zelf lichte schade opliepen. Zij komen ook niet op de brevetlijst voor, dus het zal wel bij een lofwaardig streven zijn gebleven.

In december 1911 stichtte een koekfabrikant in Den Bosch, de heer Blom-Verhulst de Compagnie Internationale d'Aviation 'Aviator', die zich volgens de aankondiging zou gaan bezighouden met vliegdemonstraties, vliegonderricht en verder alles wat op het gebied van de aviatiek denkbaar is. De aviateur Bahle, ook niet de eerste de beste, werd als instructeur aangetrokken en bovendien kwam de Fransman H. Convert als vlieger in dienst. Het internationale karakter werd in het begin gevormd door een verbintenis met de heer Dumonceau in Pau, die de organisator moest worden van 'kleine vliegtochtjes van particuliere feesten enz. enz.' Met dat 'enz. enz' kon hij alle kanten op, dus ook omhoog. Convert heeft inderdaad enige vluchten gemaakt in Nederland, maar de grootste bekendheid, vooral in justitiële kringen, verkreeg de Aviator door zijn relatie met de Turkse regering, die in die tijd in conflict was met Italië over het eigendomsrecht van Tripoli (het huidige Tarabulus in Libië). De Turken hadden grote behoefte aan vliegtuigen en wendden zich tot Blom, die bovendien kon zorgen voor vliegers. Na deze indianenverhalen werden de stukken van de maatschappij in beslag genomen en van dit avontuur kwam niets terecht. Wel zijn nog enige vliegers die voor een handvol drachmen bereid waren om wat Italianen op te ruimen, genoemd, maar in oktober 1912 werd de zaak geregeld en telde de wereld een oorlogje minder. Bahle werd ontslagen omdat hij - naar verluidt - maar steeds niet in staat was een rondje om de toren van Breda te vliegen. Waarom dat zonodig moest, vertelt de geschiedenis niet.

Vliegschool De Kampioen, Ede.

Bahle in zijn eigengebouwde Blériot.



Henri Bakker (links) met Blériot.

Monnier Harper in zijn 'Lygia', Warmond, april 1912.

„WHC" The Genuine Aeronautical Firm.

We Specialise
in Everything Aviatic

SPECIAL TERMS TO NAVAL & MILITARY OFFICERS.

Join our School of Flying at SCHEVENINGEN.
Safety flying guaranteed with Hydro Aeroplanes.

PASSENGER FLIGHTS from f 25.— tickets obtainable everywhere

We have a large stock of everything aeronautic and can supply or make special fittings.

Inventors models, made to order; flying models etc. always in stock.

Give us a call at any time, we are here to stop.

Enquiries to A. MONNIER HARPER.
WESTON HURLIN Co.
3 ANTWERPSCHE STRAAT — SCHEVENINGEN.

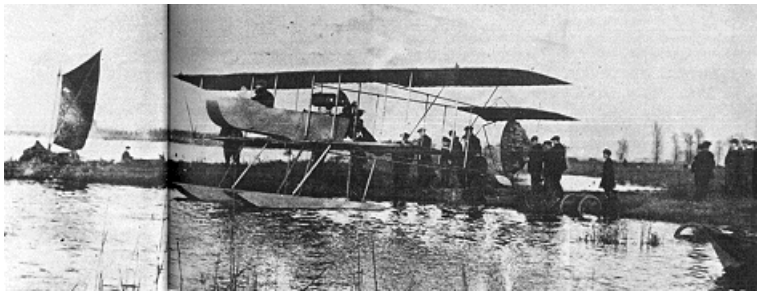
De advertentie liegt er niet om, maar gevlogen werd er niet.

Vliegscholen voor hydroplanes

Is het niet opvallend dat een volk dat zo verbonden is met het water en eeuwen strijd heeft moeten voeren om dat water te bedwingen, zelfs in eigen land de eer aan buitenlanders moest laten om watervliegscholen te stichten? Het is dan wel bij pogingen gebleven, maar dat neemt niet weg dat zij het probeerden. Toen het watervliegtuig in 1912 geaccepteerd werd als een volwaardig vliegtuig, gingen vele contructeurs over tot de bouw van dergelijke hydroplanes, en omdat ons land nu eenmaal een waterland is bij uitstek, komt het toch niet vreemd voor dat vooruitstrevende lieden er wel iets in zagen. In de zomer van 1912 kwam een in ons land vertoevende Amerikaan, Eugène Mülertt, met het plan in Katwijk aan Zee een watervliegschool te stichten. Hij richtte zich tot de autoriteiten en trachtte andere belangstellenden te vinden om geldelijk bij te dragen. Hij had echter al spoedig in de gaten dat men liever met beide benen op de grond bleef en, hoewel het gemeentebestuur van Katwijk wel sympathiek tegenover de plannen stond, besloot hij zijn energie elders in te zetten en zo vielen de plannen in het water.

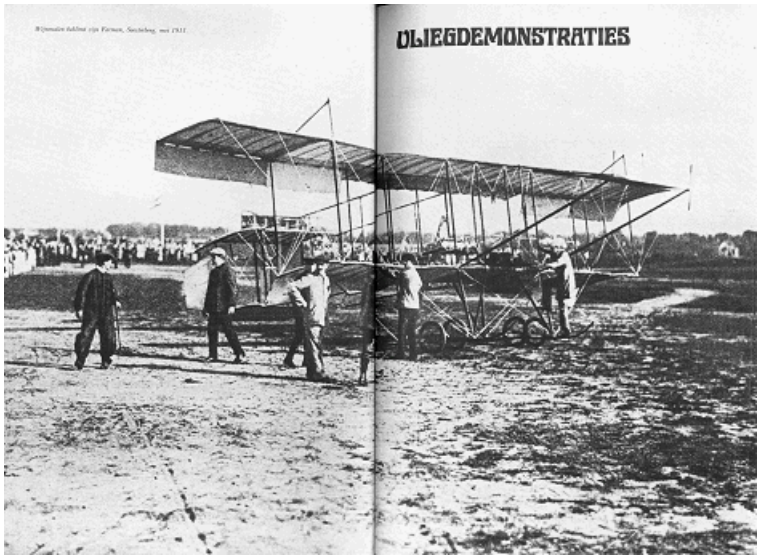
In hetzelfde jaar verschenen advertenties die aankondigden dat de Britse Weston Hurlin Co. te Londen in Scheveningen een watervliegschool had gesticht. Als vertegenwoordiger trad de hier woonachtige heer A. Monnier Harper op (hier eerder genoemd als een van de leerlingen van Adriaan Mulder bij De Kampioen op Ede). In april 1912 had hij een watervliegtuig, de Lygia, te Warmond beproefd, maar bij de start vatte de zaak vlam en er kwam van vliegen niets terecht. Ook de watervliegschool ging op in *thin air*, hoewel dat hier niet direct de juiste term is, want het streven kwam in het geheel niet van de grond (het water). Dat neemt niet weg dat er in ieder geval actie inzat. In Harderwijk ontving het gemeentebestuur een verzoek van de Spanjaard Mendizabal Hermanos om een lap grond langs de zee in te richten voor een hangar van watervliegtuigen. Dat was in de zomer van 1913 en B & W van Harderwijk hadden geen bezwaar. Maar opnieuw kwam er iets tussen en inmiddels was eenieder afgeschrikt door het gebrek aan medewerking, althans in geldelijke vorm.

In 1916 werd het marinevliegkamp Schellingwoude in gebruik genomen en was het eerste watervliegkamp een feit. Er is voordien wel met watervliegtuigen in ons land gevlogen. Zelfs was er een watervliegtuig gebouwd, de Waterbrik, waarmee constructeur Marinus van Meel eind 1913 op de Waal bij Tiel voor het eerst demonstraties gaf. Maar voor het onderwijs op dit soort vliegtuigen moest men voorlopig over de grens.

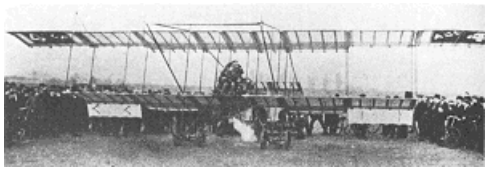


De Waterbrik van Van Meel, Tiel, eind 1913.

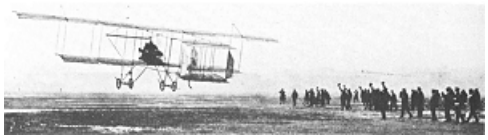
Vliegdemonstraties



Wijnmalen beklimt zijn Farman, Soesterberg, mei 1911.



Wijnmalen en Dufour, Parijs-Brussel-vv, oktober 1910.



Vertrek van Issy-les-Moulineaux, richting Brussel.

Wijnmalen

Nu kennis is gemaakt met de verschillende instellingen die zich met het vliegonderwijs, dan wel het organiseren van vliegdemonstraties bezighielden, wordt het tijd de schijnwerper te richten op de aviateurs die dit alles mogelijk maakten. Küller, Van Riemsdijk, Van Maasdijk en Hilgers zijn al uitgebreid ter sprake gekomen, de anderen die de Nederlandse aviatiek de eerste stoot omhoog gaven zijn nu aan de beurt.

Zonder enige twijfel was Henri Wijnmalen naast Fokker de meest beroemde in het buitenland. Deze ex-student in de medicijnen, geboren op 3 September 1889 te Overzande op Zuid-Beveland, voelde zich ook al vroeg tot de nieuwe sport aangetrokken en hij vertrok begin 1910 naar Pau om les te nemen bij de grote Blériot. Hij had echter al gauw door dat de leiding de leerling alles leerde behalve opstijgen en dus nam hij zelf maar het initiatief en steeg op tot verbijstering van zijn instructeur. Na een vlucht over het stadje Pau kwam hij prompt in de krant, weliswaar de lokale maar toch...

Wijnmalen vond dat hij bij Blériot niets meer kon leren en vertrok naar Etampes om bij Henri Farman zijn opleiding te voltooien. Dit resulteerde in brevetnr. 208 van de Franse Aeroclub, dat hem op 29 augustus 1910 werd uitgereikt. De internationale luchtvaartpers haalde hij bij zijn vierde vlucht te Mourmelon, toen hij met zijn Farman-tweedekker een hoogte van 1100 m wist te bereiken, geen hoogterecord maar voor een beginneling een mooie prestatie. Wijnmalen zou grote bekendheid krijgen door de hoogte waarop hij altijd vloog en bovendien door zijn prachtige *vol plané*, het van grote hoogte dalen met afgezette motor. Nog steeds in Mourmelon vertoevend, ging hij rustig verder. Eerst maakte hij een hoogtevlucht van 2425 m, waarmee hij na Chavez en Morane op de derde plaats kwam te staan; vervolgens steeg hij op 1 oktober op voor een hoogtevlucht en toen hij bijna twee uur later terugkeerde stond zijn barograaf op 2780 m en was hij houder van het wereldhoogterecord! Net als een pop-star die het Eurovisie Songfestival heeft gewonnen ontving hij vleiende uitnodigingen om in het buitenland te komen demonstreren. Maar hij had andere plannen. De Franse Automobielclub had een zak geld (100.000 fr) ter beschikking gesteld voor de eerste vlieger die met passagier binnen 36 uur de vlucht Parijs-Brussel-Parijs zou uitvoeren en Henri besloot dat hij die vlieger moest zijn. En zo vertrok hij met Dufour op 16 oktober om 07.37 uur

vanaf Issy-les-Moulineaux in Parijs en na een tankstop te St.-Quentin landde hij om 13.15 uur in Brussel. Na een korte pauze stegen zij weer op, maar vanwege de invallende duisternis moest hij opnieuw in St.-Quentin landen. De volgende morgen vertrokken zij voor het laatste deel van de reis, die hij te 13.43 uur met succes afsloot. Hij had de vlucht volbracht in 28 uur, 26 min. en had daarmee voldaan aan de 36-uurs eis[1)]. Maar... het geheel was niet volgens het reglement verlopen en de Au-

1) De rusttijd in Brussel werd van de totaaltijd afgetrokken.

tomobielclub wilde het prijzengeld, *ƒ* 50.000,-, niet uitbetalen.

Tenminste, nóg niet. Wat was er namelijk gebeurd? In het reglement stond dat het vertrek en de aankomst te Parijs vastgesteld moesten worden door een officiële tijdwaarnemer en een assistent-commissaris. De vliegers moesten zelf zorgen dat de betreffende functionarissen gewaarschuwd werden, wat Wijnmalen ook had gedaan, maar toen hij op de 16de 's morgens om 5 uur wilde vertrekken, was niemand van de officiële personen aanwezig. Pas rond half 8 kwam de commissaris, nadat iemand tevergeefs getracht had de tijdwaarnemer op te sporen. De man zal wel wat te verantwoorden gehad hebben, want hij had de nacht niet thuis doorgebracht. De commissaris bevestigde op Wijnmalen's vraag dat hij bevoegd was om het vertreksein te geven, dus vertrok Henri te goeder trouw op de reeds vermelde tijd. Na terugkeer begon het gezeur. Zijn vertrektijd werd niet officieel erkend, en de club weigerde hem de prijs toe te kennen. Henri ging in beroep, maar dat werd afgewezen. Wel werd bepaald dat hij de prijs alsnog zou ontvangen, als er geen aviateur in staat was gebleken voor 1 januari 1911 de tocht binnen 36 uur te volbrengen. Hoewel pogingen zijn ondernomen, waarvan één met dodelijke afloop, ontving Wijnmalen in het nieuwe jaar zijn prijs, want het was niemand gelukt.

> De vliegtocht van Wijnmalen en zijn passagier Dufour, werkzaam bij Henri Farman, eindigde bijna voortijdig, want toen ze op de 17de oktober vanuit St.-Quentin terugvlogen, kwamen ze in een dikke mist terecht. Op een gegeven ogenblik ging Henri omlaag om zich te oriënteren, toen hij plotseling net onden zich een sneltrein zag. Omdat het reglement niet voorzag in een terugkeer per trein besloot hij snel hoogte te winnen en na hier en daar geland te zijn om de weg te vragen, wisten zij Parijs te bereiken.

Demonstraties

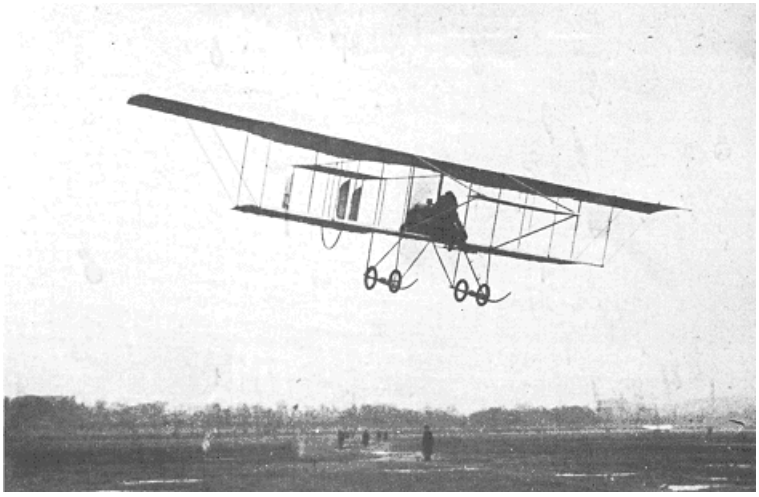
Henri Wijnmalen in zijn Farman...

Wijnmalen had van zijn oom, Verwey, te horen gekregen dat er in Neder- land twee vliegkampen werden geopend. Had hij misschien zin de openingen op te luisteren? Wellicht beviel het hem zo goed dat hij, bij voldoende belangstelling, als vlieg-instructeur zou willen optreden? Zo kwam Henri naar huis terug, en op 9 november 1910 toonde hij de verbaasde Edenaren en genodigden dat er verschil bestond tussen hetgeen Hilgers kort daarvoor had getoond en dat wat hij de toeschouwers voorhield. Zoals inmiddels bekend is, was ook Küller daar aanwezig en liep Frits Koolhoven zich zonder toestel te verbijten. Op de 12de vloog Henri van Ede naar Soesterberg, waar de demonstraties, dit keer met deelname van Koolhoven, nog tot 21 november voortduurden. Op 26 en 27 november werden vliegwedstrijden gehouden, nog steeds op Soesterberg, waaraan het drietal opnieuw deelnam, Wijnmalen op zijn Farman, Küller op Antoinette en Koolhoven op Hanriot. Het werd een daverende show waarmee de organisatoren Verwey en Lugard het vliegseizoen afsloten.

Kort daarna werd de Maatschappij voor Luchtvaart opgericht. Wijnmalen trad in dienst als chef-instructeur met als standplaats Soesterberg. Het contact met Farman ging niet geheel verloren. Eind april 1911 was Henri bezig met de beproeving van een nieuwe Farman, die was uitgerust met een 100 pk motor, toen hij te Buc (ten zuidwesten van Parijs) het vliegtuig vernielde, waarbij hij zelf lichtgewond werd. Bij de opening van het vliegseizoen 1911 was hij met Koolhoven, Legagneux en Hanriot aanwezig en hij vloog op 21 mei met zijn Farman en met de Heidevogel, Koolhoven's eerste constructie. Op 18 juni stond hij weer op het vliegterrein van Vincennes gereed voor deelname aan de Europese Rondvlucht. Elders in dit boek worden zijn ervaringen tijdens die rondvlucht beschreven en hoe hij door moeilijkheden met zijn Farman van verdere deelname moest afzien.

... en in zijn Deperdussin.

Door allerlei tegenslagen had Wijnmalen geen vertrouwen meer in de Farman en hij ging bij Deperdussin een eendekker beproeven waarmee hij in-

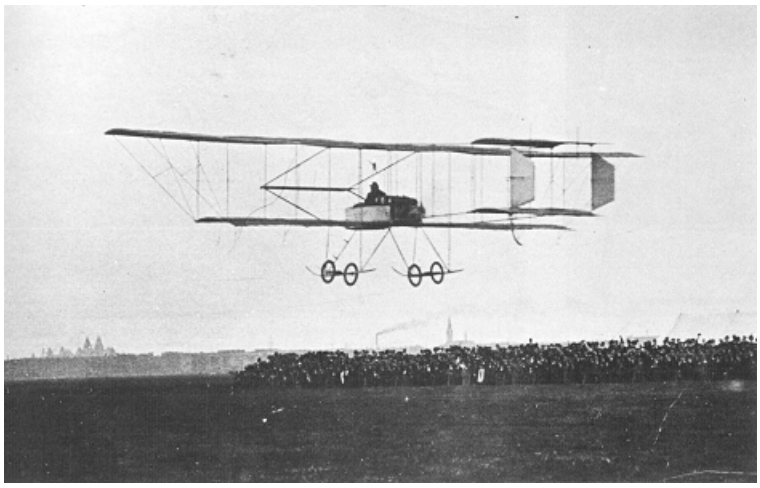


Wijnmalen, Soesterberg, mei 1911.

schreef voor de Rondvlucht van Engeland, die op 22 juli 1911 op Brooklands van start ging. Echter zonder Henri. Hij was wel aanwezig, maar vond de organisatie van de kant van de MvL zo gebrekkig, dat hij besloot van deelname af te zien. Vanaf dat moment zijn de moeilijkheden met zijn werkgever ontstaan. Boze tongen beweren dat hij een leuke aanbieding uit Spanje had ontvangen, maar gevlogen heeft hij daar niet. Hij zelf beweerde tegenover een groot dagblad dat hij al lang geen loon meer had ontvangen, wat weer door Verwey werd tegengesproken.

Henri ging naar Frankrijk en hij kwam terug met een Deperdussin, die hij in Leiden en Amsterdam demonstreerde. Toen hij boven Amsterdam recla-

Frits Koolhoven helpt Wijnmalen een handje.

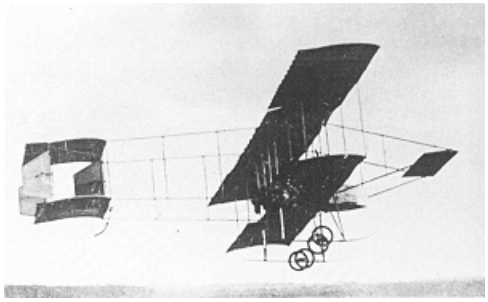


Koolhoven's Heidevogel te Amsterdam, mei 1911.

mebiljetten van *De Prins* omlaag wierp, kwam een biljet in zijn carburator en moest hij een noodlanding maken. Eind 1911 ging hij naar Hamburg, waar hij in dienst kwam van Max Oertz. Hierna ging hij zich meer commercieel met de luchtvaart bezighouden en na een verblijf in België keerde hij eind 1913 terug naar Nederland. Hij stichtte met in zijn portefeuille de licentierechten en het agentschap voor Farman op Soesterberg de NV Nederlandsche Vliegtuigenfabriek. In oktober 1914 moest hij weg van Soesterberg en vond onderdak bij de NV Industrieële Maatschappij Trompenburg te Amsterdam waar hij directeur werd. Wijnmalen was een groot vlieger die evenals Küller ook buiten onze grenzen bewees dat Nederlandse aviateurs meetelden.

Mijnheer Wijnmalen, de industrieel.

Koolhoven met Hilgers en de Belg Verschaeve.



Rechts: Koolhoven's Heidevogel.

Koolhoven

Sytse Frederik Willem (Frits) Koolhoven, geboren op 11 januari 1886 te Bloemendaal, kwam op 18-jarige leeftijd als monteur in dienst van de autoen motorfietsenfabriek Minerva te Antwerpen. Toen hij naast zijn technische vaardigheid ook bewezen had dat hij vlot met de produkten van de fabriek overweg kon, mocht hij deelnemen aan races, waarin hij zelfs prijzen wist te behalen. Toen hij genoeg geleerd had op de fabriek, werd hij aangesteld als dealer van de Minerva-automobielen, eerst in Haarlem, daarna ook in Den Haag. Maar aan dit aardse bestaan kwam een eind toen hij bezeten werd van de vliegkoorts en begin 1910 naar Frankrijk vertrok om zich te voegen bij de steeds groter wordende schare van aankomende aviateurs. Op het vliegveld Bétheny, nabij Reims, volgde hij de vliegeropleiding bij de school van Hanriot, en op 8 november 1910 werd hem brevetnr. 290 van de Aeroclub de France overhandigd. Nog tijdens zijn opleiding merkte hij in een brief aan pa Koolhoven op, dat ‘men zich geen voorstelling kan maken, hoe moeilijk en gevaarlijk vliegen is’. Hij zou in de luchtvaart dan ook nooit als een groot aviateur bekend worden en zich later alleen maar met de constructieve kant bezig gaan houden. Deze voorkeur was in Bétheny al bekend, want na het behalen van het brevet werd hij aangesteld als hoofd van de

Belgische branche van Hanriot op het vliegkamp Ans bij Luik. Toen Wijnmalen bericht kreeg dat oom Verwey personeel zocht voor de vliegkampen Ede en Soesterberg wist hij Koolhoven over te halen de functie van chef exploitatie van beide vliegkampen te accepteren en vertrok Frits naar Nederland. Hij nam deel aan de opening van Soesterberg in november 1910 - Ede had hij gemist omdat zijn Hanriot nog in Maastricht stond - en was ook aanwezig, maar nu met een eigen constructie, in mei 1911 in Amsterdam en daarna op Soesterberg.

Met behulp van Koolhoven gebouwd: Britsh Deperdussin Seagull.

Frits Koolhoven met zijn vader.

Die eigen constructie, de Heidevogel, werd vervaardigd in de werkplaats van de Maatschappij voor Luchtvaart te Soesterberg. Op 7 maart 1911 ging het toestel, gevlogen door Frits zelf, voor het eerst de lucht in. Al spoedig vloog hij met passagiers, onder anderen zijn echtgenote, en hij demonsteerde daarbij de uitstekende kwaliteiten van dit nieuwe produkt. Ondanks dit succes ontstond er wrijving tussen Wijnmalen en Koolhoven enerzijds en de directie van de MvL anderzijds, en Koolhoven nam omtslag en nam zijn Hanriot mee (zoals eerder wordt vermeld).

Kort na deze episode vertrok hij naar Frankrijk, waar hij in dienst kwam van Société Provisoire des Aéroplanes Deperdussin, een bedrijf dat onder leiding van Louis Béchereau snelle eendekkers vervaardigde. Na enige maanden werd Frits overgeplaatst naar een Britse dochtermaatschappij, The British Deperdussin Company Ltd, waar hij werd aangesteld tot bedrijfsleider, een functie die hij tot eind 1913 zou bekleden. Toen ging het bedrijf ter ziele en Koolhoven week uit naar de Armstrong-Whitworth-fabriek, waar hij een groot deel van de eerste wereldoorlog verbleef. Uit die tijd stammen de eerste FK-ontwerpen, die weliswaar een zekere bekendheid genoten, maar nooit de roem hebben verkregen die zijn landgenoot Fokker in Duitsland ten deel viel. Pas in april 1920 kwam Frits naar Nederland terug, maar hij bleef werkzaam in de vliegtuigbouw en zijn activiteiten op Waalhaven zijn genoegzaam bekend. In vergelijking met de andere pionierende aviateurs heeft Koolhoven als vlieger nooit een opvallende rol gespeeld, maar zijn constructieve kwaliteiten hebben de Nederlandse luchtvaart mede de plaats bezorgd die zij verdiende.

Nederlands succes in Engeland: de FK-8, bijgenaamd 'Big Ack'.

Ernest Archer na een onzachte landing, Twello, 16 oktober 1910.

Drie ‘buitenlanders’

De term ‘buitenlanders’ is van toepassing op drie aviateurs, van wie één een echte buitenlander was, Ernest Archer, die op 2 maart 1874 te Wells in Engeland het levenslicht aanschouwde, en twee landgenoten, die meer bekendheid genoten buiten onze landsgrenzen. De eerste daarvan was H.F. Lütge, geboren op 5 januari 1884 te Amsterdam, de ander J. Labouchère, eveneens afkomstig uit Amsterdam, waar hij op 4 maart 1884 geboren werd.

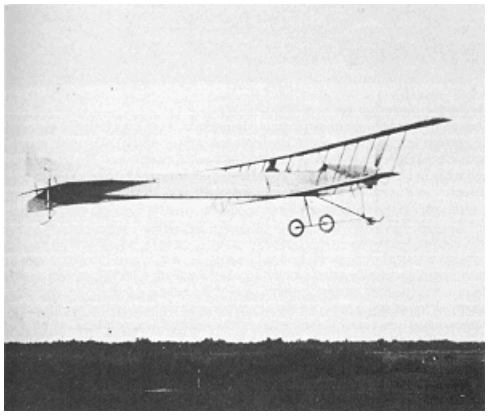
Jacques Labouchère.

Archer ontving na zijn opleiding die hij op Issy-les-Moulineaux op Blériot voltooide, op 9 september 1910 zijn brevet, nr. 214. Hij was toen al woonachtig in Nederland, keerde naar ons land terug en werd aangesteld als directeur van het vliegkamp Molenheide van de ENV. Tijdens zijn verblijf aldaar nam hij met zijn Russische vriend Lewkowitsj deel aan de openingsdemonstraties, die eind augustus 1910 werden gehouden. Ook elders in den lande heeft hij gedemonstreerd, onder andere te Twello op 16 oktober, maar al spoedig gaf hij het vliegen eraan. Lütge volgde hem als directeur op. Deze had zijn opleiding genoten te Pau, eveneens op Blériot, en zijn brevet, nr. 323, is uitgeschreven op 7 december 1910. Voordien was hij echter terug in Nederland, waar hij zijn dienstplicht vervulde. In augustus 1910 wilde hij, alhoewel nog niet gebrevetteerd, een vlucht maken boven zijn standplaats, Garderen, maar dit werd hem door zijn commandant verboden. Op 9 september was deze óf van gedachte veranderd óf hij was met verlof, want toen vloog Lütge boven Garderen en maakte hij een uitstapje naar kamp Milligen. Hij was gekleed in korporaalsuniform en was hiermee de eerste geüniformeerde militaire vlieger van ons land.

Zijn directeurschap van de Molenheide heeft hij niet lang vervuld. Hij keerde terug naar Pau en voerde enige overlandvluchten uit. Ook demonstreerde hij in Rusland

en Italië, en opnieuw teruggekeerd in Pau trof hij voorbereidingen voor een vlucht van Pau naar Breda. Op 1 mei 1911 steeg hij op met als passagier de beroemde Fransman Alfred Leblanc, maar in verband met dikke mist moest hij deze vlucht in Libourne beëindigen. Bij de vlucht Etampes-Issy-les-Moulineaux kwam hij te vallen en verspeelde zijn vliegtuig. Hij bleef zelf ongedeerd. In de volgende maanden demonstreerde hij te Goes, Dordrecht, Scheveningen en maakte enige vluchten vanaf het terrein Duindigt bij Wassenaar. Het was op dit terrein waar hij bijna op merkwaardige wijze zijn Blériot verspeelde. Toen hij namelijk op 7 juli wegens vetgeslagen bougies niet kon op stijgen, stapte zijn impressario, Constant Busch, die wel enige vlieglessen had gevolgd doch nog niet in het bezit was van het vereiste papier, in het vliegtuig en startte de motor. Het gevolg was dat het vliegtuig alle kanten uitreed, met een wanhopig reagerende Busch. Het uiteindelijke resultaat was een onzachte aanraking met de afrastering en een beschadigde Blériot. Het geduld van Lütge had ook schade opgelopen, wat zich uitte in een fikse uitbrander. De eigenaar van een weiland aan de Moerweg in Den Haag had kort daarvoor al kennis gemaakt met het geduld van Lütge, toen deze een tussenlanding maakte. Daarbij had het terrein geen schade opgelopen door het vliegtuig, maar des te meer door de plompe voeten van de toesnellende nieuwsgierigen. Toen de boer aan Lütge om schadevergoeding vroeg, verwees deze naar de toegangsprijs die de eigenaar aan de schare had berekend om op het terrein te komen. Met handjeklap kwamen ze overeen dat de aviateur slechts een klein bedrag behoefde neer te tellen, hetgeen geschiedde.

In de laatste week van September 1911 demonstreerde Lütge opnieuw op Duindigt, dat hij met medewerking van de eigenaar, de heer W.J. Jochems, als thuisbasis was gaan beschouwen. In die week voerde Lütge als eerste een luchttransport uit door voor de heer Jochems een kistje druiven van Duindigt naar Noordwijk te brengen.



De Zodiac van Labouchère tijdens de militaire manoeuvres, september 1911.

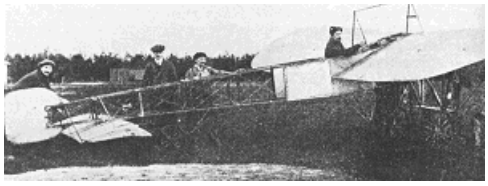
De legermanoeuvres

In september 1911 werden in Nederland de tweejaarlijkse grote manoeuvres gehouden en voor het eerst in de geschiedenis werden vliegtuigen ingezet voor waarneming. Lütge was inmiddels bevorderd tot militie-sergeant, en met zijn eenzits Blériot was hij een van de zes deelnemers. (Elders in dit boek meer hierover.) Hierna wordt weinig of niets meer van de aviatische avonturen van Lütge vernomen. Hij keerde terug naar de schoolbanken en vond meer voldoening in de rechtenstudie.

Jacques Labouchère, niet te verwarren met de Fransman René Labouchère, ook een vlieger, behaalde zijn brevet in Frankrijk op de Zodiac-tweedekker. Hij kreeg brevetnr. 344 van de Aéroclub de France, en het werd hem op 23 december 1910 uitgereikt. Jacques had het vliegtuig zelf helpen ontwikkelen - Zodiac heeft in de luchtvaart meer naam gemaakt met luchtschepen - en zo vervaardigde hij de ontwerptekeningen en voerde hij voor de plaatsing en vorm van de draagvlakken proeven uit in het Aerodynamisch Laboratorium op het Champ de Mars te Parijs. Op 9 februari 1911 behaalde hij de *Prix des Amendes*, die speciaal voor beginners was ingesteld. Het bedrag van fr 500,- (*f* 250,-) werd verkregen uit de boetes die reglementen overtredende aviateurs moesten betalen. Vandaar de naam. In mei en juni 1911 zien we hem in Rome vliegdemonstraties geven, en in augustus vertoefde hij in Genève, waar hij op het vliegterrein Plan-les-Quates verschillende prijzen wist te winnen. Als reserve 2e luitenant van het 3e Regiment Huzaren nam hij deel aan de legermanoeuvres in september 1911, en hij maakte naam door een vlucht met als passagier de chef-staf, luitenant-generaal Snijders. Maar toen had hij het hier weer gezien en hij keerde terug naar Frankrijk en naar de Zodiacfabrieken, waar hij als constructeur en als instructeur actief was. Tijdens de eerste wereldoorlog keurde hij in Frankrijk motoren voor de Nederlandse militaire vliegtuigen. Later was hij nog

enige tijd als waarnemend militair attaché aan de Nederlandse ambassade te Parijs verbonden.

Tweemaal Adriaan Mulder, rechts in zijn Blériot op de Molenheide.



De eerste Nederlandse brevetten

Drie aviateurs hebben in een vriendschappelijke concurrentiestrijd gepoogd de eersten te zijn die in eigen land werden gebrevetteerd. Die drie waren: Adriaan Mulder, geboren op 23 juni 1880 te Schoonhoven, Henri Bakker, geboren op 15 februari 1878 te Den Bosch, en Joseph Maurer, die zich hier Joseph van Bussel liet noemen, geboren op 27 mei 1884 te Laar, Rurhrort, Duitsland. Zij waren de eerste leerling-vliegers van de ENV op de Molenheide. Toen de FAI zwaardere brevet-eisen instelde die op 15 februari 1911 zouden ingaan, werd een ware strijd gevoerd om nog net vóór die datum de brevetproeven uit te voeren. Het werd inderdaad een nek-aan-nek race, met als uiteindelijke winnaar Adriaan Mulder. Hij legde op 13 februari met succes de proeven af, kort daarna gevolgd door Bakker, die op dezelfde dag zegevierde. Van Bussel, zoals we hem verder zullen noemen, moest op de andere twee wachten, en toen hij aan de beurt was viel de duisternis in. Ook hij wist op het nippertje aan de toen nog betrekkelijk lichte eisen te voldoen. Geheel tevreden was hij echter niet. Hij diende tegen de andere twee een klacht in omdat er naar zijn zeggen niet volgens het reglement was gehandeld. Ten aanzien van de andere twee tenminste! Hij moest deze aanklacht echter schriftelijk terugnemen, want volgens de sport-commissaris, jhr. G. Bosch van Drakestein, en de vier bocht-commissarissen was alles volgens de FAI-regels gelopen of liever gevlogen. Zo ontving Mulder als eerste het Nederlandse vliegbrevet, dat hem op 7 april 1911 werd overhandigd. Bakker ontving op dezelfde dag brevet nr. 2. Van Bussel moest nog even wachten: hij kreeg nr. 3 op 8 mei van dat jaar.

Hun instructeur, Archer, ging kort daarop terug naar de automobielen, en Mulder werd aangesteld als instructeur en als onder-directeur onder Lütge. Ook trad hij op als demonstratievlieger en hij wist overal in ons land kijklustigen te boeien bij vliegfeesten. Hij was echter niet altijd even gelukkig; toen hij eind September 1911

met Sieb Koning op Duindigt te gast was, maakte hij met de Helpman-I, een toestel waar we later uitgebreid op terug komen, een lelijke val. Bewusteloos moest hij naar het ziekenhuis vervoerd worden. Hij werd al spoedig ontslagen, maar zat zonder geld en zonder vliegtuig en de pers moest hem te hulp komen met verzoeken om geldelijke steun.

In november 1911 reisde hij naar Miramas, nabij Marseille, om aldaar het vliegtuig van de Nederlander De Beer te beproeven. Hij kwam weer terug naar Nederland en heeft enige tijd het land doorkruist met een reizende bioscoop, bij welke gelegenheid hij onder andere films van vliegdemonstraties vertoonde. Hij moet gedacht hebben: als de mensen dan niet naar buiten komen om het vliegen te zien, dan zal ik het ze binnen tonen. Er gingen in die tijd ook boze geruchten dat Mulder uit geldgebrek contact opnam met de alreeds genoemde maatschappij Aviator van Blom, om voor veel geld dienst te nemen bij de Turken. Zoals gemeld is ging dat feest niet door. In januari 1913 opende Mulder met de oud-impressario van Lütge, Busch, een vliegschool op het oude terrein van De Condor te Ede. Zij noemden hun school De Kampioen en Busch nam zich voor nu eindelijk maar eens de brevetproeven af te leggen. Dat werd dan ook wel tijd; na zijn avontuur op Duindigt met het vliegtuig van Lütge zou hij als leerling-vlieger even een tochtje maken vanaf de Molenheide naar Bergen-op-Zoom, maar hij verdwaalde en

kwam in Zevenbergen terecht, waar hij zijn vliegtuig lichtelijk kraakte. Mulder is tot in de eerste wereldoorlog op Ede gebleven en heeft nog menige vlucht gemaakt.

Henri Bakker.

Bakker en Van Bussel

Henri Bakker schafte zich na het behalen van zijn brevet een tweezits Blériot aan en richtte met de heren Kanters en Moerkoert op 15 mei 1911 bij het vliegkamp Ede de NV Nederlandsche Aviateursmaatschappij De Condor op. Een van de activiteiten van het vennootschap, en naar later zou blijken ook de enige, was het geven van demonstrates, die door Bakker met wisselend succes werden uitgevoerd. In September 1911 was ook hij aanwezig bij de leger-manoeuvres en hij maakte enige vluchten met waarnemers. Toen begin 1912 de Nationale Rondvlucht vorm begon te krijgen, was hij met Van Meel de eerste Nederlandse vlieger die zich aanmeldde. Het Nederlandse volk had er echter geen cent voor over om de luchtvaart over een inmiddels bereikt dood punt heen te helpen. Bakker liet zich echter niet ontmoedigen. In april 1912 haalde hij de pers met een prachtige overlandvlucht van Ede naar Breda, waar hij ongeveer anderhalf uur over deed.

In juni 1912 ging ook De Condor failliet, maar opnieuw weigerde Bakker toe te geven aan het gebrek aan belangstelling. Begin 1913 nam hij, naast de inmiddels nieuw opgerichte vliegschool De Kampioen, op het verlaten terrein van de MvL een loods in gebruik. Hij bleef actief als demonstratievlieger. Een vlucht van Enkhuizen naar Stavoren was een van zijn programmapunten, maar er kwam niets van. Tijdens de herfstmanoeuvres van 1913 was de vaandrig-vlieger Bakker present en even leek het erop dat hij als militair vlieger een carrière gevonden had. Teleurgesteld zoals zo velen van zijn tijdgenoten heeft ook hij het vliegen eraan gegeven.

Wat Mulder was in Breda en Bakker in Ede, was Van Bussel in Rotterdam. Hij werd als demonstratievlieger aangesteld door de NV Rotterdamsche Vliegvereeniging en in die functie nam hij met de Italiaan Darioli deel aan een vliegweek te Alkmaar. Zoals reeds vermeld is, bood de RVV haar Blériot aan de regering aan en zo was Van Bussel aanwezig bij de legermanoeuvres in 1911. Toen de Vliegvereeniging overging tot Vliegmaatschappij bleef Van Bussel in dienst. Totdat in September 1912 de loods met vliegtuig in vlammen opging. Ook daarna heeft Van Bussel nog voor

de heer Reese gevlogen. De belangstelling echter voor luchtvaart was inmiddels tot zo'n bedenkelijk niveau gedaald, dat onze aviateurs en constructeurs naar het buitenland vertrokken, of in militaire dienst gingen. Daar was beroepshalve tenminste nog iets van de zeer hoge uitgaven terug te verdienen.

J. van Bussel van de RVV.

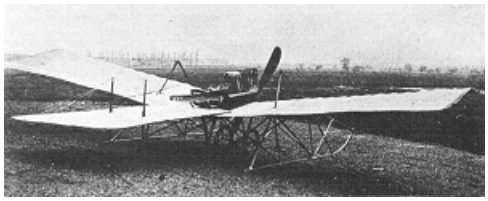
Rondvluchten voor scholieren.

Deutschland N° 58
Haarlem Holland
A. H. G. Fokker
A. H. G. Fokker.

Fokker's Flugzeugführerschein, alleen geschikt voor eendekkers!

Een vliegtuig van de Auto-Fachschule Mainz, afdeling Flugwesen, militair oefenterrein in Dotzheim bij Wiesbaden.

Fokker in de achterste cockpit van de Goedecker Sturmvogel.



Fokker's eerste Spin.

De situatie wordt beroerder

Met de beschrijving van onze eerste drie brevethouders (dat wil zeggen behaald in Nederland) is al duidelijk geworden dat, afgezien van enkele incidentele gevallen, de room van de melk af was. Beschouwen we de toestand op de Nederlandse velden van 1911, dan zien we dat in dat jaar veertien Nederlanders het brevet behaalden, van wie welgeteld de helft op Nederlandse vliegscholen. Van hen waren er vijf op Gilze-Rijen opgeleid, één te Ede (Hilgers) en één op Soesterberg (lt Van Heyst). Het zou echter nog veel slechter worden. In 1912 niet meer dan acht brevetten, waarvan één (jazeker!) in Nederland.

Omdat ook bij de demonstraties meer publiek wegbleef dan er aanwezig was, kan men zich voorstellen dat de vliegscholen en verenigingen geen bestaan hadden. De een na de ander verdween in de faillissementskolommen van de *Staatscourant*. De ENV ging echter onverdroten door en wist zelfs in 1913 nog één leerling klaar te stomen voor het brevet; dat was dus nr. 9! Als met dit tempo was doorgegaan, was de vliegerij tot een bijveldje van Schiphol beperkt gebleven. Men kan zich nauwelijks voorstellen dat in dit zelfde land een vliegtuigindustrie is ontstaan en een luchtvaartmaatschappij is gegroeid die niets dan respect afdwingen tot in de verste hoeken van deze aarde. De mensen die verantwoordelijk zijn voor het ontstaan van die industrie, willen we hier niet vergeten. De naam die dan voor in de mond ligt, is die van Anthony Fokker. Hoewel zijn activiteiten als bouwer in een ander hoofdstuk thuis horen, willen we zijn aviatische avonturen hier niet onvermeld laten.

Een Haarlemmer komt thuis

A.H.C. (Anthony) Fokker, geboren op 6 april 1890 te Blitar op Java, kwam op 4-jarige leeftijd naar Haarlem, waar hij met hangen en wurgen een schoolopleiding volgde. Hij was toen al zo geïnteresseerd in technische zaken dat de ‘normale’ lessen aan hem voorbij gingen. Via een mislukte uitvinding (anti-plofband), die kort daarvoor al door iemand anders was ontwikkeld, kwam hij in opleiding bij een autovakschool in Mainz. Daar werd tevens een cursus voor vliegtuigconstructeur en aviateur verzorgd. Hier voelde hij zich geheel thuis en hij ontwikkelde zich als de technicus die in later jaren zoveel beroemde vliegtuigen zou lanceren.

Met een eigen constructie begon hij zich ook het vliegen eigen te maken, en ook dat zou hij op schitterende wijze volbrengen. Op 16 mei 1911 legde hij met goed resultaat op het terrein Der Grosse Sand te Gonsenheim bij Mainz de proeven af voor het vliegbrevet. Op 7 juni werd hem dat verstrekt en hij was hiermee de 88ste brevethouder van Duitsland. Bovendien was hij de tweede Nederlander die de zwaardere brevetproeven had afgelegd. Als bijzonderheid moge nog gelden dat hij een eigen constructie vloog, die hij een dag of tien tevoren voor het eerst had beproefd. Dit bericht vond ook zijn weg naar Haarlem, waar het bestuur van de Vereeniging Koninginnedag op de gedachte kwam om deze stadgenoot uit te nodigen voor het geven van vliegdemonstraties. Op het programma kwam hij tussen de wedrennen voor ponnies en de cake-walk te staan. Dat was dus heel wat beter dan Jan Olieslagers later in Amsterdam, die het met een stel politiehonden moest doen.

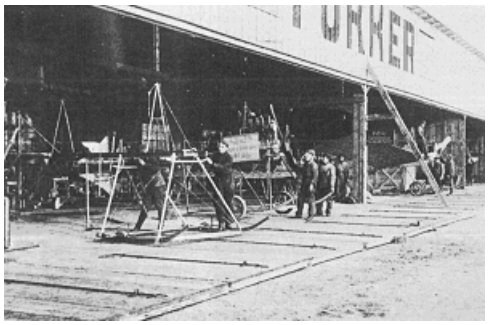
Toen Fokker het terrein in Haarlem inspecteerde, maakte hij bijna meteen rechtsomkeert! Niet alleen was het terrein door sloten doorsneden, maar bovendien had de politie bepalingen voor het vliegterrein uitgegeven. Het woord ‘bepalingen’ werd in die zin letterlijk genomen dat, om het publiek te beschermen, hoge palen op 4 m afstand van elkaar om het veld moesten verrijzen ‘waarover en -achter niet gevlogen mocht worden’. Misschien had de verantwoordelijke politieman het ‘vliegen als ene vogel’ wat al te letterlijk genomen, maar Fokker maakte terecht bezwaar en de discussies voerden zover dat het comité al toespelingen begon te maken op ‘twijfelachtige vliegkunde’. Toen de leden ervan echter Fokker eenmaal hadden zien vliegen, moesten ze toegeven dat ze niet voor niets zoveel geld hadden uitgegeven. De demonstraties, die behalve op Koninginnedag ook nog op de eerste dagen van september werden uitgevoerd, werden door een uitgelaten Haarlems pu-

bliek gadegeslagen. Behalve de gebruikelijke kransen ontving hij van de organisatoren een fiets die rijkelijk met bloemen als vliegtuig was versierd.

Teruggekeerd in Mainz stortte hij zich op de verbetering van zijn ontwerpen, die hij zelf onder de meest barre weersomstandigheden beproefde. Hij werd toen al in Duitsland beschouwd als een waaghals, omdat hij bij sterke wind opsteeg als andere vliegers beschutting zochten in de hangar. Hij had het geluk overigens niet altijd aan zijn kant. Zo maakte hij in mei 1912 een lelijke val, waarbij zijn passagier, de luitenant von Slichting, om het leven kwam. Hij zelf kwam er goed vanaf. Kort daarna reisde hij naar St.-Petersburg om deel te nemen aan de competitie voor militaire vliegtuigen. Hij vloog ook daar de sterren van de hemel, maar wist geen orders te plaatsen. Dat lukte hem later wel in Duitsland (zie elders in het boek). Zijn vliegschool te Schwerin-Görries, dat gelegen was aan het Schweriner Meer, floreerde ondanks sterke concurrentie, die de prestaties van deze Hollander met lede ogen aanzag.

> Kritiek op zijn vliegtuigen stelde Fokker niet erg op prijs, gezien zijn uitspraak: ‘Niemand kan zoveel fouten in mijn vliegtuigen ontdekken als ik zelf’.

Huldiging van Fokker te Haarlem, september 1911.



De Fokker-Aeroplanbau. Bedrijvigheid bij de Spinnen.

Vereeniging Koninginnedag
FEESTELIJKHEDEN
te geven bij gelegenheid van den verjaardag van
H. M. DE KONINGIN
op 31 Augustus en 1, 2 en 3 September 1911.

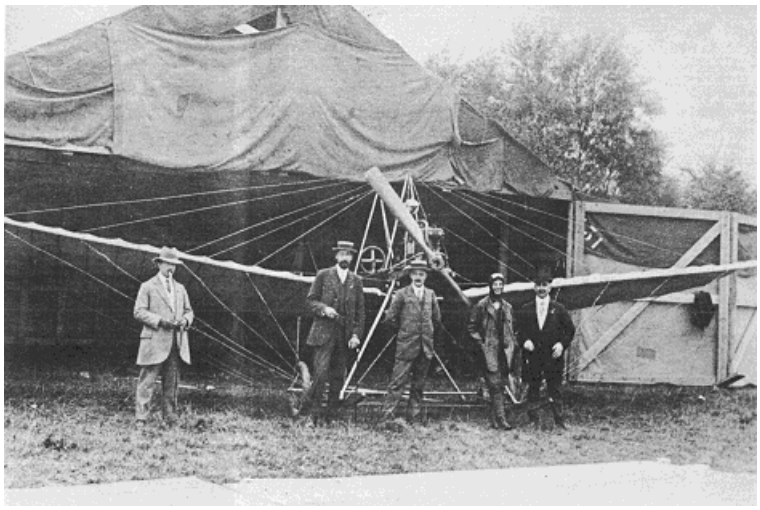
31 AUGUSTUS
FEEST-CONCERT in de Groote of St. Bavo-Kerk
Aanvang 1½ uur.
Solisten: Mevr. I. WIJNS—Ten Weels, de heer LOUIS ROBERT, Gemengd koor „Onder Ons", Directeur: de heer H. PIELAGE.
GROOT MIDDAGFEEST
op het Feestterrein aan de Kleverlaan. (Gronden Huis ter Spijt.)
Aanvang 3 uur. CONCERT en WEDRENNEN op de korte baan voor Ponnies en Gymkhanaraces.
na afloop
VLIEGDEMONSTRATIE
door den aviateur den heer A. H. G. FOKKER.
Kermisvermakelijkheden, o.a. Het Vroolijke Rad van het Oud-Hollandsch Marktleven Amsterdam, Stoomcarrousel, Cake-Walk, Belgische Kermis, Cabaret Artistiek, De Touwbrug, Het levende Balspel, enz.
GROOT AVONDFEEST
Aanvang 8 uur.
Kermesse d'été op het à giorno verlicht feestterrein.
Bal-Champêtre, Dansgelegenheden op het Feestterrein, Bioscoopvoorstelling.
Tot slot SCHITTEREND VUURWERK.

1 SEPTEMBER.
MIDDAGFEEST. Kermisvermakelijkheden
Geopend te 12 uur.
Ballonwedstrijd en Concert 3 uur.
VLIEGDEMONSTRATIE.
Des avonds Kermesse d'été, Feestverlichting, enz. enz.

2 SEPTEMBER.
MIDDAGFEEST. Kermisvermakelijkheden
Geopend 12 uur.
CONCOURS HIPPIQUE
Aanvang 2 uur
voor Eenspannen Landbouwpaarden en Eenspannen toebehoorende aan particulieren en KLEIN SPRINGCONCOURS.
VLIEGDEMONSTRATIE
des avonds
Kermesse d'été, Bioscoopvoorstelling, Italiaansche Nacht, Bal-Champêtre, enz.

3 SEPTEMBER.
Middagfeest. - Groot Concours Hippique.
Aanvang 2 uur.
Concours schoonste Rijpaard, Concours voor Eenspannen toebehoorende aan particulieren. GROOT SPRINGCONCOURS.
Matinée,
aangeboden door de Muziekvereeniging „HARMONIE"
onder Directeur de heer J. POST.
VLIEGDEMONSTRATIE.

Fokker demonstreert tijdens de Koninginnefeesten te Haarlem, augustus/september 1911.



Een altijd glunderende Fokker met de organisatoren, Haarlem, augustus/september 1911.

Marinus van Meel met een dappere dame als passagiere.

Van Meel als aviateur

Marinus van Meel, geboren op 28 november 1880 te Rotterdam, ging na zijn schooltijd in de kaasexport, wat voor een aankomend aviateur weer eens iets anders is dan automobilisme, motor- en/of wielrensport. Toen hij echter in 1910 Jan Olieslagers had zien vliegen op Woudestein besloot hij de kaas vaarwel te zeggen en hij vestigde zich te Kiewit-Hasselt in België, waar hij les nam bij de ook in ons land bekende Verschaeve. Dat ging hem echter niet vlot genoeg en via vrienden kwam hij in contact met Henri Farman, door wie hij werd uitgenodigd om de vliegcursus in Etampes voort te zetten. Aldaar behaalde hij op *11 mei 1911* zijn brevet, dat hem onder nr. 511 op *6 juni* werd uitgereikt. Men heeft lange tijd gemeend dat Tony Fokker de Nederlander zou zijn geweest die als eerste de zwaardere brevetproeven met succes had afgelegd. Fokker behaalde zijn brevet op 16 mei 1911, dus vijf dagen na Van Meel, deze was dus echt de eerste Nederlander die het brevet behaalde naar de nieuwe, zwaardere eisen.

Eenmaal in het bezit van het brevet gaf Van Meel zich op voor de Europese Rondvlucht, maar zijn toestel was niet op tijd gereed om aan de start te verschijnen. Hij besloot dus te Luik te starten en te zien hoever hij kwam. Zijn eerste overlandvlucht was van Hasselt naar Luik. Vandaar vertrok hij voor de etappe naar Venlo, waar hij in het duister van de 22ste juni aankwam. De volgende dag vertrok hij naar Soesterberg, maar in de buurt van Grave kreeg hij pech en moest landen. Inmiddels ontdekte hij dat hij de Rondvlucht wel kon vergeten, maar gelukkig kreeg hij het verzoek van een aantal Tielenaren om te komen demonstreren. Hij deed dat met veel succes en verdiende zo nog een paar centen bij. Daarna vloog hij naar Soesterberg, waar hij meteen maar bleef ook. In de constructiewerkplaatsen van de MvL kon hij aan de slag. Het resultaat van zijn arbeid komt verderop aan de orde.

In september 1911 nam hij als dienstplichtig sergeant deel aan de legermanoeuvres, nadat hij op 17 september met Hilgers op Soesterberg een vliegdemonstratie had gegeven. Ook trad hij op als instructeur; Van Heyst werd door hem klaargestoomd voor het brevet. Ondanks zijn werkzaamheden als constructeur bleef hij actief als vlieger en hij heeft menige interessante vlucht ondernomen. In 1913, hij was inmiddels bevorderd tot vaandrig, nam hij opnieuw deel aan de herfstmanoeuvres. Medio 1913 kwam hij aan het hoofd te staan van een nieuw NV, die de constructie van en handel in vliegtuigen als hoofddoel had. Door het uitblijven van opdrachten en het uitbreken van de eerste wereldoorlog kwam ook van dit initiatief niets terecht, maar de naam van deze aviateur/constructeur zal tot in lengte van dagen met de Nederlandse luchtvaarthistorie verbonden blijven.

Andere aviateurs/constructeurs

Zoals in het hoofdstuk over de beginnende industrie wordt beschreven, heeft Nederland een aantal min of meer succesvolle constructeurs voortgebracht, die nooit die faam hebben gekregen als Fokker, Koolhoven en Van Meel. De Amsterdammer Heinrich van der Burg komt de eer toe de eerste Nederlander te zijn geweest die in ons land met succes een vliegtuig heeft gebouwd dat geen imitatie was van enig

bestaand model. Alle andere ‘eerste’ waren afgeleid van bestaande modellen, met name de Blériot-XI. Van der Burg, die in ons land al faam genoot als motorrenner en gangmaker, werd in maart 1911 aangesteld tot chef-constructeur van de ENV. Hij besloot meteen maar vlieglessen te volgen en behaalde op 28 november 1911 zijn brevet op de Sommer-tweedekker van de ENV, omdat zijn eigen vliegtuig in reparatie was. Het brevet werd hem op 22 december uitgereikt. Hij was hiermee de zesde houder van een Nederlands brevet. Hij is nog enige jaren als aviateur in Nederland actief geweest, maar besloot op verzoek van zijn vader met vliegen te stoppen.

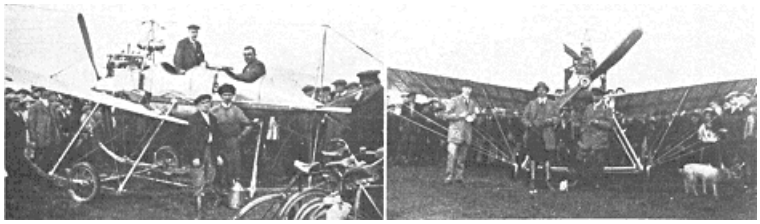
Een andere constructeur die te Breda zijn brevet behaalde, was Frits Bahle. Ook hij was werkzaam bij de ENV en evenals Van der Burg besloot hij vlieglessen te volgen. Hij behaalde op 17 September 1911 op de Blériot van de ENV brevet nr. 5. Het werd hem op 21 oktober uitgereikt. De constructieve activiteiten van beiden worden vermeld in het hoofdstuk over de industrie.

Sieb Koning (rechts) met zijn Goupy, vliegveld Zeyen, midden 1911. Links zijn monteur Ledouque.

Nederlanders in de vreemde

Nog twee Nederlanders verbleven, evenals vele anderen, na het behalen van het brevet in Nederland om demonstraties te geven, waarna zij onmiddellijk weer terugkeerden naar hun tweede vaderland. Een van die twee was Sieb Koning, een bekende schaatser, die na de eerste demonstraties van Jan Olieslagers besloot zijn geluk in Frankrijk te beproeven. Hij volgde lessen op het vliegveld van Juvisy en ontving op 27 juli 1911 zijn brevet, nr. 567 van de Aëroclub de France. Hierna vloog hij naar Goupy in Frankrijk en kwam naar Nederland om voor zijn landgenoten te demonstreren. Onder andere in september op Duindigt, waar hij met Adriaan Mulder een vliegweek opluisterde. Zoals reeds is vermeld, verongelukte Mulder met de Helpman-I, en Koning was niet veel gelukkiger. Zijn Goupy werd volledig vernield bij een hevige storm, de hevigste storm van de laatste vijftig jaar. Hij pakte alles wat was overgebleven bij elkaar en keerde terug naar Parijs. In oktober 1912 kreeg hij een aanstelling als chef-vlieger bij Donnet-Lévêque, een firma die bekendheid genoot door een serie succesvolle vliegboten. Toen hij in februari 1913 een dergelijke vliegboot voor een Deense militaire commissie demonstreerde, vloog hij het toestel in puin en belandde hij in het ziekenhuis. Hij knapte echter weer op en is in Frankrijk actief gebleven als aviateur en als constructeur.

De Waal in een van de eerste Spinnen.



Veel belangstelling bij de landing te Hengelo, 13 mei 1913.

De tweede Nederlander was Bernard de Waal, die zich gevestigd had in Duitsland, waar hij op 26 juni 1912 brevetnr. 255 van de Deutsche Luftschiffer-Verband behaalde op een Goedecker-eendekker. Kort daarna werd hij aangesteld tot chef-vlieger bij de Flugmaschinen Werke J. Goedecker op het veld bij Gonsenheim-Mainz. Hij maakte indruk door zonder ongelukken menige overlandvlucht te maken, waarvan enkele met passagier. Zijn Hollandse hart trok echter naar het Hollandse produkt en zo zien we hem in maart 1913 bij de Fokker-Aeroplanbau verschijnen waar hij invlieger werd. In mei 1913 ontving de KNVvL bericht uit Duitsland dat De Waal met een passagier naar Soesterberg wilde komen. Op 13 mei vertrok hij vanaf Johannisthal met een twee-persoons militaire uitvoering van de Spin, de M-1, met als passagier de Oostenrijker Küntner, die als technicus bij Fokker werkzaam was. Na tussenlandingen bij Hannover en Hengelo bereikten zij Soesterberg. Daar werden zij opgewacht door Versteegh, die speciaal met de Brik van Van Meel was opgestegen om ze naar het veld te geleiden. Op Soesterberg werden de twee met groot enthousiasme ontvangen. De KNVvL had inmiddels aan De Waal gevraagd of hij een demonstratie zou willen geven in Den Haag. De Waal stemde toe en op 18 mei vertrok hij met Küntner, opnieuw begeleid door Versteegh, naar de residentie waar hij na een voorspoedige vlucht landde op het terrein achter Houtrust. Door het slechte weer kon er nauwelijks gedemonstreerd worden en op 23 mei vertrokken beide vliegers weer naar Soesterberg.

De volgende dag steeg De Waal op voor een vlucht naar Nijmegen, maar door een defect aan de motor moest hij bij Veenendaal een noodlanding uitvoeren. Het toestel ging daarbij over de kop en werd vernield. De beide inzittenden hadden slechts lichte kneuzingen. De overblijfselen van de M-1 werden per trein teruggebracht naar Johannisthal en ook de beide vliegers keerden Nederland de rug toe. Ook De Waal was voor de Nederlandse luchtvaart op de vlucht geslagen.

Onze enige aviatrice

Beatrix de Rijk in haar Deperdussin.

De enige aviatrice die ons land in de hier beschreven periode heeft opgeleverd, is Beatrix de Rijk, geboren op 24 juli 1883 te Soerabaja. In Parijs trad zij in dienst als mannequin van een beroemd modehuis. Zij was een zeer sportieve dame, speelde tennis, reed paard en auto, en besloot nadat zij tijdens ballonvaarten de smaak te pakken had gekregen, om vlieglessen te nemen. Dus vertrok zij naar Bétheny en nam les bij Hanriot. Op 8 september 1911 wist zij met succes de brevetproeven af te leggen en op 6 oktober werd haar brevetnr. 652 van de Franse aëroclub overhandigd.

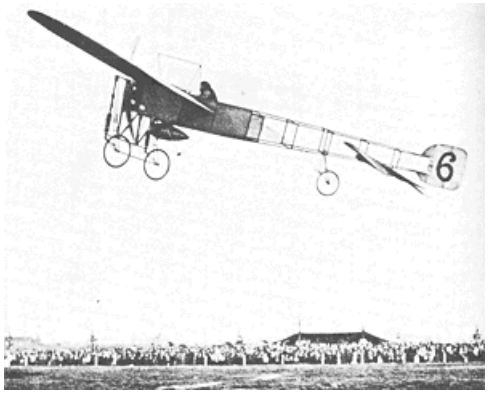
Hoewel zij hierna in verschillende landen demonstreerde, is niet bekend of zij in eigen land heeft gevlogen. Wel hebben landgenoten kennis kunnen nemen van haar aviatische activiteiten, want haar vliegerkostuum heeft in 1911 te pronk gestaan bij een van onze grote tailleurs. Toen ze het vliegen eenmaal onder de knie had, kocht ze een klein vliegtuigje en meldde zij zich met vliegtuig bij de Franse overheid om dienst te nemen bij de militaire luchtvaart. Dit werd overigens geweigerd. Ook Nederland wilde van haar diensten geen gebruik maken, en ontmoedigd gaf zij het vliegen eraan. Haar oude leermeester, Marcel Hanriot, had daar zo zijn eigen gedachten over, want hij had aan haar een zeer goede leerlinge gehad. Zoals hij het uitdrukte: ‘Ze maakte op mij een resolutere indruk dan vele van mijn mannelijke leerlingen en had de technische kanten van het vak al vrij spoedig door’.

Zoals reeds eerder is gememoreerd, behaalde slechts één landgenoot in 1912 het brevet in eigen land. A. Bogaerts, die op een gewijzigde Blériot op de Molenheide op 11 maart 1912 met succes zijn proeven afsloot, ontving zijn brevet, nr. 8 van de NVvL, op 28 mei 1912. Hij verliet echter al spoedig ons land en heeft geen enkele invloed gehad op het luchtvaartgebeuren in Nederland.

Op een andere landgenoot, die echter te kort heeft geleefd om zijn stempel op de Nederlandse luchtvaartgeschiedenis te drukken, Leonard G. van Steyn, komen we in het laatste hoofdstuk terug. Dit geldt ook voor andere Nederlanders die vóór de eerste wereldoorlog hun brevet behaalden.

Buitenlandse pioniers in Nederland

Jan Olieslagers demonsteert te Helpman, bij Groningen, augustus 1910.



Een fraaie start van de Antwerpse Duivel, Rotterdam, September 1910.

OLIESLAGERS

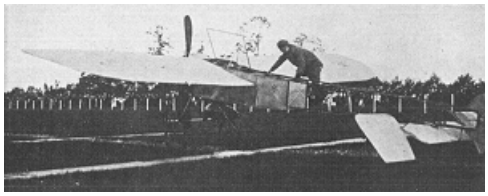
zal voor zijn vertrek naar het buitenland een **laatste Vliegdemonstratie** met tot nog toe nooit geziene evolutiën geven op het Sportterrein

Houtrust te 's-Gravenhage,

Donderdag 13, Vrijdag 14, Zaterdag 15, Zondag 16 en Maandag 17 October.

Prijzen der plaatsen: *f* 2.50, *f* 1.—, *f* 0.50, *f* 0.25.

Vooraf genomen toegangskaarten zijn tot en met Woensdag 12 October voor **halven prijs** te bekomen in diverse Sigaren-Magazijnen te 's-Gravenhage en aan de wachtlokalen der tramlijnen (te herkennen aan hun reclamebiljetten).



Het fraaie terrein te Helpman, Groningen.

Jan Olieslagers

Jan Olieslagers.

Twee Fransen, graaf De Lambert en ir. Lefèbvre, waren - zoals vermeld - de eerste aviateurs die boven Nederland hebben gevlogen. Die laten we in dit hoofdstuk dus buiten beschouwing. Vraagt men de doorsnee Nederlander wie de eerste Nederlandse aviateur was, dan is de kans groot dat de naam Jan Olieslagers valt. Als er ooit in de vaderlandse luchtvaartgeschiedenis een vlieger naam heeft gemaakt dan is het deze, op 14 mei 1883 geboren Antwerpenaar. Op 17-jarige leeftijd werd hij lid van de Antwerpsche Wielren Club en ging hij zich toeleggen op de motorsport. Uit deze periode stamt zijn bijnaam ‘de Antwerpse duivel’, die hij nog lang met zich zou meedragen. Omdat motorrijden hem nog niet snel genoeg ging, meldde hij zich in september 1909 op de Blériot-vliegschool te Issy-les-Moulineaux, waar hij al spoedig toonde een natuurlijke aanleg te bezitten. In Nice (15 tot 25 april 1910) en tijdens de vliegweek van Reims (3 tot 10 juli 1910) behaalde hij grote successen; vooral in Reims, waar hij temidden van 76 (!) concurrenten onder andere het wereld-afstandrecord eerst met 255 km op zijn naam bracht. In die week joegen vliegers als Hubert Latham, Chavez, Nieuport en vele anderen elkaar op tot nog hogere prestaties. Uiteindelijk wist Olieslagers de Michelin-beker te winnen met een afstand van 392,75 km, die hij in 5 uur, 3 minuten en 5 seconden aflegde.

Na deze successen was hij een van de trekpleisters van de Meeting van Brussel, die van 23 juli tot 4 augustus plaatsvond. Op de voorlaatste dag was hij in strijd gewikkeld met Nicolas Kinet, eveneens een Belg, toen plotseling een hevige wind

opstak. Olieslagers wist zonder problemen te landen, maar Kinet stortte van een hoogte van 60 m omlaag en was op slag dood.

Tijdens deze vliegweek werd Jan aangesproken door een aantal Groningse bezoekers, die erin slaagden hem te strikken voor zijn eerste demonstratie in Nederland. Op de eerste dag, 10 augustus, maakte hij boven Helpman bij Groningen een vlucht van ruim 30 minuten. Hiermee overtrof hij al direct het record van Van Maasdijk (ruim 27 minuten te Heerenveen). Ook de volgende dag bleef hij geruime tijd in de lucht en hij kon toen bij het Groningse publiek al niet meer stuk (figuurlijk tenminste). De volgende twee dagen werd er niet gevlogen vanwege het slechte weer, maar op de 14de maakte hij alles weer goed door tot een hoogte van 600 m te stijgen, zodat allen hem goed konden volgen. Bij zijn terugkeer werd hij uitbundig gehuldigd en vanaf dat moment begon een ware zegetocht langs Nederlandse steden. Op 24 augustus stond hij met zijn Blériot-XI op een terrein achter het Wilhelminapark te Utrecht, gadegeslagen door onder anderen Clément van Maasdijk, die hem na afloop van de eerste vlucht gelukwenste. Ook de volgende dag wist Jan het publiek in extase te brengen, maar de fraaiste successen behaalde hij op de laatste dag, 28 augustus, toen hij 51 minuten in de lucht bleef en een hoogte bereikte van 400 m. Na afloop werd hij door het vliegcomité gehuldigd. In zijn dankwoord herdacht Olieslagers Van Maasdijk, die een dag tevoren in Arnhem was omgekomen.

Eerste overlandvlucht

Op 6 en 7 september vloog Olieslagers volgens plan te Zwolle, en omdat hij op de geplande 4de en 5de september niet had kunnen vliegen vanwege de sterke wind, besloot hij het publiek op 8 september een encore te bieden door een extra vlucht te maken.

Inmiddels was overal in het land reeds gedemonstreerd, maar onze hoofdstad had dat genoegen nog niet kunnen smaken. Directeur-uitgever van het weekblad *De Prins*, N.J. Boon, nam daartoe het initiatief en contracteerde Olieslagers voor 10 tot 14 september. Als vliegterrein werd een weiland achter de uitspanning ‘'t Kalfje’ gevonden. Voor de entreeprijs hoefde men niet weg de blijven: 1ste rang een gulden, 2de rang vijftig cent. Er waren reducties voor families en gezamenlijk personeel van fabrieken, scholen en dergelijke. Aan 65-plussers was toen kennelijk nog niet gedacht, want die werden niet vermeld. Op 10 september waren er zo'n 10.000 neuzen geteld en alles was gereed om te starten, maar... het weer werkte niet mee. Olieslagers vond het beter om nog maar even te wachten. De organisatoren hadden ech-

ter maar tot 7 uur 's avonds de ordebewaarders tot hun beschikking en het liep al aardig naar die tijd toe. Toen de burgemeester van Nieuwer-Amstel aan Jan vroeg of het die dag nog ging gebeuren, antwoordde Jan op z'n sappig Vlaams dat hij geen idee had. De burgemeester moet toen in zijn baard gemompeld hebben: ‘er beweegt anders geen blaadje’, daarmee te kennen gevend dat het wat hem betrof windkracht 0 was. Jan hoorde dit door de baard heen, wond zich op en besloot alsnog te vliegen. Toen echter het publiek merkte wat er aan de hand was werd Olieslagers toegebruld: ‘Niet vliegen, Olieslagers, doe het niet!’ En aangezien hij voor de volgende dag toch al gecontracteerd was, besloot hij zijn Blériot weer op stal te zetten. De volgende dag zou hij vliegen, maar was er verkeerde benzine aangevoerd, zodat zijn motor niet goed werkte. Gelukkig voor het talrijke publiek heeft hij daarna toch enige goede vluchten kunnen maken, vooral op de laatste dag van zijn verblijf, toen hij op een hoogte van 400 m boven Amsterdam vloog. Na afloop van de huldiging vertrok hij naar de volgende stad, Leeuwarden, waar hij vier dagen (16 tot 19 september) het publiek heeft vermaakt. Een opdringerige jongedame moest hij echter teleurstellen. Toen zij hem vroeg of ze een keer mee mocht, schreef hij haar: ‘Mejuffer. Tot mijn groote spijt moet ik U melden alsdat ik geene reisigers kan medenemen, omrede dat mijn toestel maar eene plaats bevat. Met achting, gegroet, Jan Olieslagers’.

Na Leeuwarden kwam Rotterdam. Het terrein Woudestein keurde hij af, onder andere omdat er grote reclameborden waren geplaatst. De Rotterdammers, die kennelijk minder geduld konden opbrengen dan de Amsterdammers, stenigden hem zowat, maar nadat het terrein aan zijn wensen was aangepast, maakte hij goede vluchten en sloeg de stemming in zijn voordeel om.

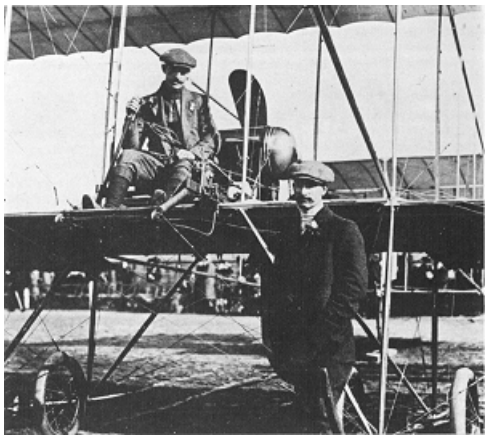
Op 22 september maakte hij geschiedenis door de eerste overlandvlucht boven Nederland te maken met een vlucht naar Gouda en terug. Op 25 september vloog hij van Rotterdam naar Den Haag en Scheveningen en terug, een vlucht van circa 54 minuten. Na Rotterdam volgde Enschede, Nijmegen en Den Haag. Hierna keerde hij weer naar Antwerpen terug. De jaren daarop zagen we hem weer, onder andere toen hij demonstreerde tijdens de Entos, de scheepvaarttentoonstelling te Amsterdam in 1913. Ook in 1914 was hij weer in ons land. Op Paasmaandag vloog hij, opgestegen van het Scheldestrand boven Bergen-op-Zoom en tijdens de Pinksterdagen (31 mei en 1 juni) vloog hij vanaf het terrein Rozenoord te Amsterdam. Inmiddels was de vliegtechniek al zover gevorderd dat hij verscheidene kunstvluchten uitvoerde, zoals de *looping the loop* en *la feuille morte* (met afgezette motor spiraalvormig dalend als een dood blad). Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog meldde Jan zich als vrijwilliger bij de Belgische luchtmacht en tijdens luchtgevechten schoot hij zes tegenstanders neer.

We hebben wat lang stil gestaan bij deze Belgische aviateur, maar hij heeft dan ook tijdens de hoogtijdagen van de aviatiekhistorie in ons land velen tot groot enthousiasme gebracht. Als het even kon vloog hij en goed ook, en het is dan ook terecht dat hij ook in Frankrijk als een van de ware pioniers wordt geëerd! En in ons land? Daar liep men nog jaren te zingen: ‘Als Olieslagers dood is, dan krijgen we misschien, de helleft van zijn centen, en een ouwe vliegmasjien...’

Andere buitenlanders

In 1910 was nog een tweede Belgische aviateur, Léon Verstraeten, met zijn Sommer-biplaan boven ons land actief, onder andere van 6 tot 10 oktober in Alkmaar, 15 tot 18 oktober in Haarlem, 22 tot 25 oktober in Schiebroek. In 1911 kregen we bezoek van de Belg Verschaeve en de eerste Belgische aviatrice, Hélène Dutrieu, die, evenals Legagneux, boven Groningen vloog. De Italiaan Darioli vloog in Alkmaar en de broer van Jan Olieslagers, Max, te Winschoten.

Omdat de aandacht voor de aviatiek van de zijde der geldschieters wat afnam, zijn er dat jaar in ons land maar weinig echte vliegdemonstraties of vliegweken geweest. Eind april/begin mei 1911 wisten de ondernemers van de kwekerij Rozenoord bij Amsterdam een bedrag van *ƒ* 30.000,- bijeen te



Fernand Verschaeve, graag geziene gast met zijn Farman.

brengen voor een vliegweek. Deelnemers waren de Fransen George Legagneux en Marcel Hanriot, terwijl ook Frits Koolhoven had ingeschreven. Aan laatstgenoemde hebben we al de nodige aandacht besteed in een vorig hoofdstuk, blijft dus iets te zeggen over de twee buitenlandse gasten.

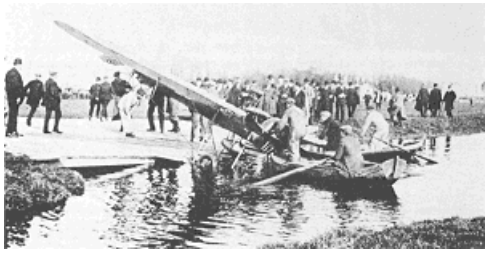
Een zeer jeugdige Marcel Hanriot.

Legagneux, die na Wijnmalen's succes in oktober 1910 bij de retourvlucht Parijs-Brussel-Parijs had getracht dat succes aan te vechten, vloog nu op Blériot-XI. Men mag rustig stellen dat hij deze vliegweek redde door bij zeer sterke wind toch op te stijgen. Ook Hanriot liet zien dat hij volkomen thuis was op het produkt van zijn vader. Dat was dan ook geen wonder. Op het vliegterrein van Bétheny nabij Reims was de fabriek van *père* Hanriot gevestigd en Marcel, die op 16-jarige (!) leeftijd reeds zijn vliegbrevet behaalde, vloog elk produkt van pa, onder toezicht van de aanstaande eigenaars, persoonlijk in. Enige ervaring kon hem dus niet worden ontzegd. De vliegweek, die vanwege het slechte weer toch al geen geldelijk succes was, werd nog eens verstoord door de verschijning boven Amsterdam van een Parsevalluchtschip, dat de nodige aandacht van de vliegers wegtrok. Aangezien onze defensiebelangen ook in die dagen al angstvallig werden bewaakt, was aan boord van het luchtschip behalve een fotograaf van een geïllustreerd blad ook een genie-officier aanwezig. Dit om te voorkomen dat er foto's werden ge- maakt van de stelling Amsterdam!

Na dit particuliere initiatief van een aantal Amsterdammers was weer de beurt aan de Maatschappij voor Luchtvaart, die op Soesterberg vliegdemonstraties organiseerde

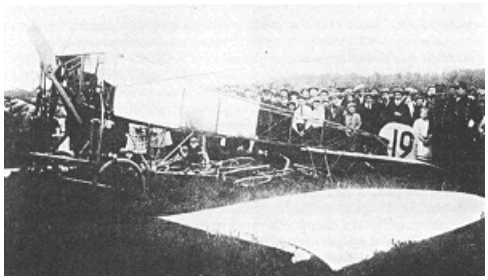
op 14, 21 en 25 mei 1911. Legagneux en Hanriot waren opnieuw uitgenodigd, en bovendien waren Wijnmalen en Koolhoven aanwezig. Op de eerste dag toonden de beide Fransen dat zij in hun eigen land niet voor niets beschouwd werden als de crème der aviateurs, want ondanks het slechte weer maakten zij fraaie vluchten. Op de 21ste werd gevlogen door de Belg Fernand Verschaeve die met zijn Farman-tweedekker enige vluchten uitvoerde, en hij was opnieuw aanwezig op Hemelvaartsdag, de 25ste mei, toen hij met zijn landgenoot Jules Tyck zijn vliegkunsten toonde. Men had met deze demonstraties alvast een voorproefje gekregen voor wat 1911 nog te bieden had. Het hoogtepunt van dat jaar was een evenement zoals de wereld nog nooit had gezien, en waarin ons land een niet geringe rol zou spelen.

George Legagneux.



Een natte landing van Marcel Hanriot, Amsterdam, mei 1911.

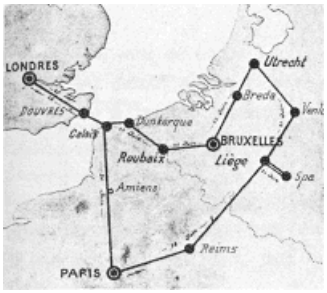
Bezoek van H.M. de Koningin-Moeder aan Soesterberg tijdens de Europese Rondvlucht, 22 juni 1911.



De gedemonteerde Blériot van de uiteindelijke winnaar, Beaumont (Jean Conneau), Hilversum, 22 juni 1911.

Gezellige drukte op Soesterberg, juni 1911.

De Europese Rondvlucht



Reeds in 1910 opperde de leiding van het Franse dagblad *Le Journal* het plan om een Europese Rondvlucht te organiseren. Het vond in Duitsland *Die Berliner Zeitung am Mittag*, in België *La Petit Bleu* en in Engeland *The Standard* bereid om in de kosten bij te dragen. In Nederland was kennelijk geen dagblad te vinden dat er geld voor over had, maar wel droegen eerst de NVvL en later ook de Maatschappij voor Luchtvaart hun steentje bij; zowel met officials (NVvL) alsook met geld (MvL).

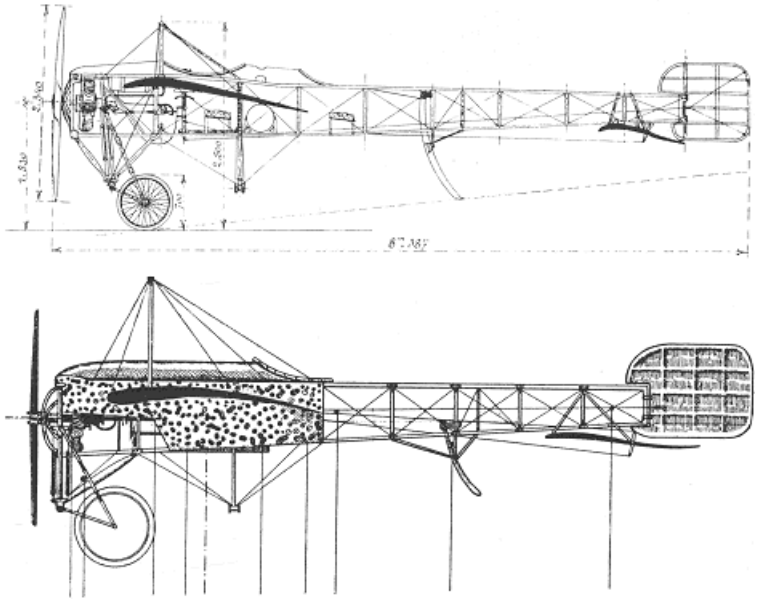
Toen deze rondvlucht vorm begon te krijgen en bij voorbeeld de halteplaatsen moesten worden vastgesteld, kwamen de problemen. Het concurrerende Franse *Le Matin* begon een hetze tegen *Le Journal* door berichten te plaatsen die van afkeer getuigden van Duitse deelname. ‘Men is zo bezig Frankrijk te germaniseren’, zo heette het. Anderen uitten hun vrees dat de Duitsers in Frankrijk zouden kunnen spioneren. Mogelijk ook was men in Frankrijk bevreesd voor Duitse deelname omdat in de praktijk wel eens zou kunnen blijken dat de Duitse vliegtuigen beter waren. Hoe het ook zij, *Le Journal* besloot dat Duitsland van deelname moest afzien, omdat *Die Berliner Zeitung am Mittag* een artikel had geplaatst waarin de Franse minister van oorlog zou zijn beledigd.

Toen de nieuwe route eemaal was bepaald, werd de rondvlucht al spoedig *Circuit demi-européen* genoemd, maar een totale afstand van circa 1600 km was voor 1911 toch geen kleinigheid. De tocht zou starten in Parijs en was onderverdeeld in etappes, via Reims, Luik, Spa, opnieuw Luik, Venlo, Soesterberg, Gilze-Rijen, Brussel, Roubaix, Duinkerken, Calais, Dover, Londen, weer terug via Dover en Calais naar Parijs. Op 18 juni 1911 startten veertig deelnemers, waarvan 26 met één- en 14 met twee-dekkers. De enige Nederlandse deelnemer was Wijnmalen, die met een Farman vloog. De vlucht was goed voorbereid en zo was er bij voorbeeld een goederentrein samengesteld met 37 wagons (waarin voor *f* 50.000,- aan reserve-onderdelen), een aantal personenwagons voor de mecaniciens en een restauratiewagon.

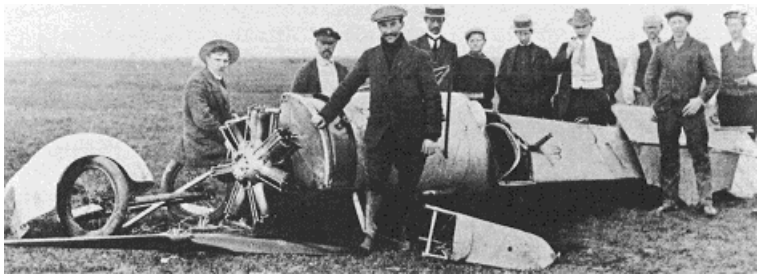
In de deelnemende landen stonden de aëroclubs borg voor de goede uitvoering van de organisatie, hetgeen in Nederland op uitstekende wijze door genoemde NVvL en de MvL werd verzorgd. Hoewel al direct bij het begin twee vliegers omkwamen, vonden er tijdens het verdere verloop geen ongelukken met nadelige afloop voor de vliegers plaats. Op 7 juli 1911 was de Rondvlucht afgelopen, en jammer genoeg had de enige Nederlander de eindstreep niet gehaald. Wijnmalen moest op 2 juli op weg van Roubaix naar Calais een noodlanding maken, waarbij hij zijn vliegtuig verspeelde. Hij had toen al wel iets verdiend, maar viel buiten de grote prijzen. Winnaar van het spektakel werd de Fransman Beaumont, die eigenlijk De Conneau heette, maar zich in het vliegtenue een alias had toebedacht. Niet alle veertig deelnemers wisten Parijs volgens het reglement te bereiken; er kwamen er slechts zeven goed aan.

De ongelukkige landing van Wijnmalen, 2 juli 1911.

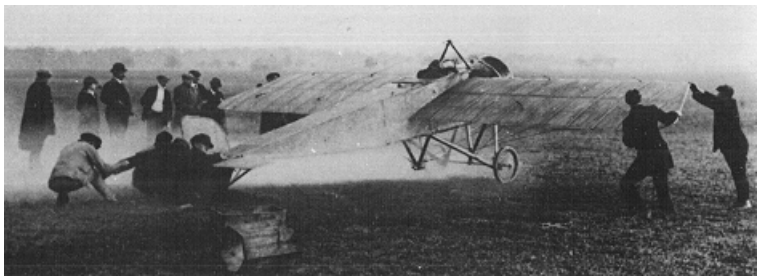
In Nederland werden de deelnemers met groot enthousiasme ontvangen. Er vlogen ook heel wat beroemdheden mee, zoals Beaumont, Védrines, Garros en Train, om er een paar te noemen. De Maatschappij voor Luchtvaart had kosten noch moeiten gespaard om het Nederlandse aandeel tot een succes te maken, en had in Soesterberg bij voorbeeld forse prijzen in het vooruitzicht gesteld. De deelnemers hadden echter andere dingen aan hun hoofd, zoals onderhoud aan hun toestel. Zo deed slechts een enkeling mee aan een hoogtevlucht en een vlucht langs de filialen van Verwey en Lugard, waarbij de gemiddelde snelheid voor de eendekkers niet minder mocht bedragen dan 150 km/uur (gerekend werd wellicht op een rugwind van 100 km/uur, want zo snel vloog men toen nog niet). De behendigheidswedstrijd spande echter de kroon: een projectiel moest vanaf ten minste 100 m hoogte op een schijf met een middellijn van 10 m geworpen worden. Slechts één deelnemer wilde deze kermisattractie meemaken, hij was misschien ook de meest krijgslustige. Toen hij echter was ingestapt en om de ‘projectielen’ vroeg, ontving hij een zak sinaasappelen, niet als proviand maar als ‘bom’. Dit werkte zodanig op zijn lachspieren dat hij niet één Jaffa op de schijf kreeg; hij kreeg geen prijs maar mocht de rest van zijn ‘bommen’ opeten...



Links: Zijaanzicht van de 'serie-Blériot' en daaronder van de 'Blériot van Pégoud', die op enkele punten was verstevigd.



Rechts: De gedemonteerde Clément-Bayard van Guillaux, Kollum, april 1913.



Start van Brindejonc des Moulinais voor zijn Europese vlucht, Issy-les-Moulineaux, juni 1913.

IJdele vliegpoging van Max Olieslagers, Leeuwarden, juli 1911.

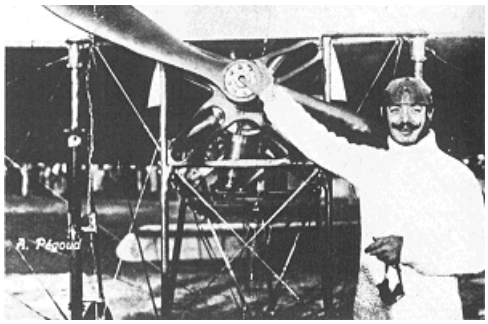
Belangstelling neemt af... en weer toe

Een van de weinige hoogtepunten na de Europese Rondvlucht was de demonstratie door een broer van Jan Olieslagers, Max, in Leeuwarden, al kunnen we hier beter van een dieptepunt spreken. Hij had vliegen geleerd van Jan, tenminste dat dacht hij, maar was nog niet gebrevetteerd toen hij in juli 1911 te Leeuwarden zou opstijgen, maar met een noodgang het publiek inreed. Toen de restanten van zijn Blériot waren geruimd, bleek dat vier dames min of meer zwaar gewond waren. Dit ongeluk had tot gevolg dat de pers aandrong op scherpere maatregelen bij vliegdemonstraties, temeer omdat het niet de eerste keer was dat een niet-gebrevetteerde tijdens het opstijgen de kluts, en nog een heleboel dingen meer, kwijt raakte. In Alkmaar had ene heer Schuurman, leerling-vlieger, tijdens een demonstratie in juni 1911 bijna voor volle ziekenhuiszalen gezorgd. Prompt werd hem dan ook het vliegen verboden, tenminste voor de duur van dat feest. Wel moet gezegd worden dat het niet altijd de schuld van de vlieger was. Soms liet de organisatie te wensen over. Over de rest van 1911 en zelfs het jaar 1912 valt, voor wat betreft buitenlandse interesse, weinig of niets te melden. Met onze kruideniers-mentaliteit werd de knip op de beurs gehouden en de vliegers waren nu eenmaal geen filantropen. In 1912 zou een Nederlandse Rondvlucht georganiseerd worden, en de gemeentes werden benaderd om een bedrag te storten. Men dacht met *ƒ* 50.000,- wel uit te komen, maar kreeg nog niet één tiende binnen. Dat plan verdween dus, net als de vliegers trouwens, die hun heil, en inkomsten, liever in het buitenland zochten.

Dat er in 1913 toch buitenlanders naar ons land kwamen, was dan ook niet te danken aan een herbezinning, maar aan het feit dat in Frankrijk (waar anders) wat prijzen werden uitgeloofd voor lange-afstandsvluchten. Het was dan ook min of meer bij toeval dat zo'n vlieger dan wel eens in ons land terechtkwam. Zo'n prijs was bijvoorbeeld de Coupe Pommery, die bestemd was voor die vlieger die tussen zonsop- en zonsondergang de grootste afstand aflegde. In april 1913 kwam in Haarlem de Spanjaard Felix Bosano met een Caudron-tweedekker aan, waarmee hij een prijs van fr 3000,- (*ƒ* 1500,-) binnenhaalde, plus een dagelijkse uitkering van fr 25,- van zijn fabriek. Ook in april landde Maurice Guillaux, die met een metalen Clément-Bayard-eendekker helemaal van Biarritz naar Kollum in Friesland vloog, wel met tussenlandingen want hulptanks waren nog onbekend. Hij had een afstand van 1253 km afgelegd, in één dag wel te verstaan en had daarbij de niet geringe gemiddelde snelheid van 140 km/uur behaald.

In juni van dat zelfde jaar besloot Marcel Brindejonc des Moulinais een voor die tijd onmetelijke vlucht te maken. Hij vertrok uit Parijs en vloog via Berlijn, Warschau, St.-Petersburg, Reval, Stockholm, Kopenhagen, Hamburg, en dat is voor ons land

toch wel aardig, Den Haag terug naar Parijs. Tussendoor landde hij nog wel eens ergens, want ook hij moest zo nu en dan bijtanken. Hij deed dit alles met een Morane-Saulnier-eendekker en was meteen beroemd. In Den Haag werd hij begroet door ZKH Prins Hendrik en eeh aantal kopstukken van de KNVvL. Hij was nog maar net weg of zijn landgenoot Julien Levasseur kwam met zijn Nieuport-watervliegtuig naar ons land, waar hij in Rotterdam en op de Entos in Amsterdam demonstraties gaf. Op 22 september arriveerde te Amsterdam de Duitse ir. Dahm met zijn Friedrichshafen F.F.-9 watervliegtuig. Ook hij bleef maar kort en hij keerde diezelfde dag via de Zuiderzee terug naar zijn land.



Adolphe Pégoud, de luchtduikelaar.

Kunstvluchten

PEGOUD

komt op

Dinsdag 11 November a.s.

op

Woudenstein te Rotterdam.

Pegoud, de Vliegenier, die de wereld verbaasd doet staan van zijn „looping the loop" en salto-mortales in de lucht, zal van 2—4 uur een demonstratie geven.
Opening van het terrein 12 uur.

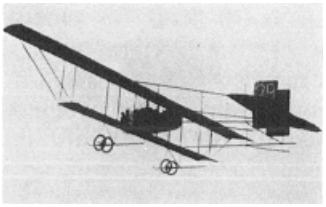
Prijzen der plaatsen:
f 5.—, f 2.50, f 1.— en f 0.50.

Voor leden der Kon. Ned. Vereen. voor Luchtvaart aan het extra-loket 20 % reductie, leden der Vakafdeeling voor Aviatiek 40 % reductie.

De ondernemer D. REESE.

Aankondiging voor zijn kunstvluchten op 11 november 1913.

Zou er dan toch nog belangstelling opgewekt kunnen worden bij dit kouwe volkje? De Rotterdamse zakenman D. Reese, mede-oprichter van de Rotterdamsche Vliegvereeniging en later van de Rotterdamsche Vlieg-maatschappij, had er nog wel hoop op. Hij bewees dat door in november 1913 de beroemde Franse kunstvlieger Adolphe Pégoud naar ons land te halen. Wat die man met zijn Blériot uithaalde zou de huidige kunstvlieger met zijn Pitts Special niet misstaan. Hoewel Louis Blériot verkondigde dat het toestel een normale-serieversie was, was er wel degelijk aan gesleuteld. Hoe dan ook, op 11 november 1913 stond het terrein Woudestein bij Rotterdam zwart van de mensen en nagenoeg alle in Nederland actieve aviateurs waren komen kijken, want men had al zo het een en ander vernomen. Welnu, Pégoud stelde hen niet teleur. Hij voerde onder andere *une danse endiablé* uit, wat zoiets was als een dolle dans. Hoogtepunt van zijn show was een stunt waarbij hij horizontaal kwam aanvliegen, de neus naar omlaag drukte door de verticale stand heen, zodat hij op de rug vloog, daarna de neus weer omlaag, op die wijze een verticale S beschrijvend. Loopings, feuilles mortes, noem maar op, hij deed het en het was dan ook terecht dat hij na zijn voorstelling van alle kanten werd gefêteerd. Zoals een tijdgenoot het uitdrukte: dit was geen vliegen meer, dit was wetenschap.



De Caudron van Chanteloup.

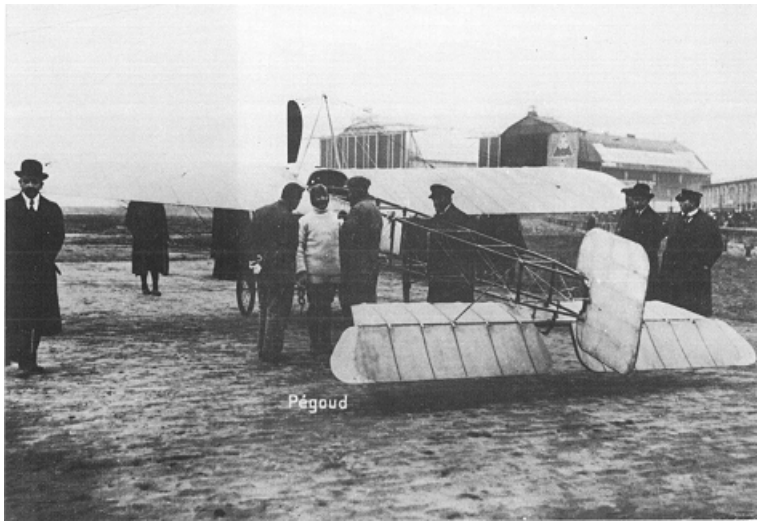
Reese had kennelijk een goede neus voor dit soort aviateurs, want nauwelijks was Pégoud vertrokken of hij had weer een andere kunstvlieger geëngageerd, te weten Chanteloup, vlieger in dienst van de Caudron-fabriek. Deze jongeman haalde ongeveer hetzelfde uit als Pégoud, maar hij deed dat met de korte, gedrongen Caudron-tweedekker op een wijze alsof zwaartekracht niet bestond. Zijn demonstraties, eind november/begin december, op Oud-Roosenburgh bij Amsterdam, waren net zo spectaculair, maar het publiek had er blijkbaar geen geld voor over. Het bleef buiten het terrein op de Amsteldijk staan, want daar kon men het voor niemendal aanschouwen. Op 6 en 7 december was Chanteloup op Duindigt, de renbaan van Wassenaar, waar hij opnieuw demonstreerde. Daarna volgde nog een show te Groningen, waarop hij weer naar Frankrijk terugkeerde.

Hij werd echter al direct afgelost door Maurice Chevillard, die op 10 januari 1914 op Duindigt bewees dat al dat moois ook met een Farman-tweedekker kon worden uitgehaald. Dat Chevillard op Duindigt vloog, was alleen te danken aan zijn goede wil, want toen er een verschil van mening ontstond tussen het vliegcomité en zijn impressario zou de demonstratie niet doorgaan. Hij vloog echter toch, om ‘aan zijne verplichtingen te voldoen’. Na Chevillard zagen we Jan Olieslagers nog eens terugkeren, maar dat was al vermeld.

In 1913 had de Belgische Luchtvaartvereniging in samenwerking met onze KNVvL en de Duitse Düsseldorfer Luftfahrer-Club en Nieder-rheinischer Verein für Luftfahrt een Circuit des Trois Fleuver georganiseerd, die bij ons Rondvlucht der Drie Stroomen heette. Het was een rondvlucht langs de Schelde, Rijn en Maas, en men had de verwachting dat vele vooraanstaande aviateurs op de vette prijzenpot zouden afkomen. In 1913 ging deze rondvlucht echter niet door, en dus trachtten de organisatoren voor 1914 iets dergelijks opnieuw op touw te zetten. In Nederland werd actie gevoerd om de benodigde gelden bijeen te brengen, wat ook nog wel zou zijn gelukt.

De rondvlucht zou in september 1914 plaatsvinden, de routes waren al uitgezet en Nederland zou op breed terrein kennis kunnen nemen van de vorderingen van de luchtvaart. Maar... op 1 augustus 1914 brak de eerste wereldoorlog uit, en werd de wereld getuige van de waanzin, die goede vrienden tegenover elkaar plaatste, alleen maar omdat de een Duitse en de ander Franse, Belgische of Britse ouders had. De veel gewaardeerde evolutiën, de vliegkunst die vanaf 1903 zo'n grote sprong had gemaakt, mochten nu getoond worden boven het slagveld, al zou slachtveld een beter woord zijn. Nederland bleef gelukkig gespaard. De enige buitenlandse aviateurs die we binnen onze grenzen te zien kregen waren zij die ofwel door foutieve navigatie, ofwel door motorpanne, ofwel door een zucht naar behoud, op onze velden of wateren neerstreken. Over die periode valt een boek te schrijven en hopelijk gebeurt dat nog eens.

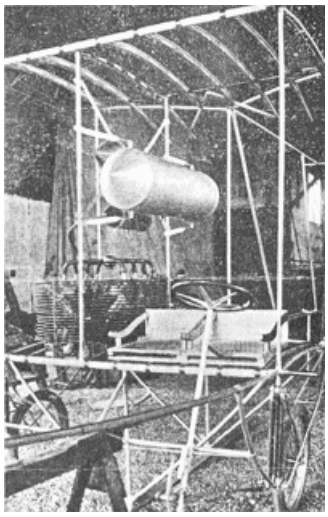
Dit hoofdstuk sluiten we af met de opmerking dat de vele buitenlandse aviateurs ons veel hebben getoond, dat echter met wat meer medewerking ook door onze eigen vliegers getoond had kunnen worden. In het laatste hoofdstuk wordt beschreven dat met de oprichting van de militaire Luchtvaartafdeling de grondslag is gelegd voor een opleving in de vliegerij, een opleving die pas in 1919 beloond werd met de Eerste Luchtverkeers-Tentoonstelling Amsterdam (ELTA).



Adolphe Pégoud met zijn aangepaste Blériot.

Aanloop tot een industrie

De parasoldekker van Hein van der Burg.



De onvoltooide tweedekker van Kluytmans te Reims, augustus 1909.

Wanneer we - zoals in de vorige hoofdstukken - een opsomming willen geven van aviateurs, dan kunnen we gebruik maken van de brevetlijsten. Al diegenen die geprobeerd hebben om te vliegen, maar voortijdig hun opleiding hebben beëindigd, blijven naamloos en doen verder ook niet terzake. Maar hoevelen hebben getracht een vliegtuig te construeren en zijn daarbij voor het voetlicht getreden? Al diegenen die dank zij technisch kunnen, financiële mogelijkheden en/of een onbeperkte fantasie getracht hebben iets te fabriceren dat daadwerkelijk vloog (waarbij bedoeld wordt een langdurige, gecontroleerde vlucht) hebben ooit wel eens de pers bereikt. Maar wat weten we van al die bouwers van het eerste uur die na vele vruchteloze pogingen ontdekten dat zij op de verkeerde weg waren? Dit hoofdstuk is dan ook mede een saluut aan de niet-geslaagden. Zij hebben met vaak gezonde plannen getracht hun droom te verwezenlijken, maar werden financieel niet gesteund en gaven na aanvankelijk veelbelovende pogingen de hoop op. We willen hier ook niet nalaten op te merken dat de luchtvaartpers in die jaren duidelijk is achtergebleven. Dat houdt in de eerste plaats verband met de beperkte journalistieke middelen van die tijd, maar we hebben toch de indruk dat de vaderlandse luchtvaart niet die aandacht verkreeg die het had behoren te hebben. Daardoor is de geschiedschrijver aangewezen op de landelijke en meer nog de lokale pers, voor zover die tenminste aandacht aan dit onderwerp besteedde.

Het is dan ook zeer moeilijk met zekerheid vast te stellen welke Nederlander de eerste was die een vliegtuig construeerde. De waarschijnlijk eerste was ir. J. Kluytmans, die aan het begin van de aviatiek woonachtig was in Parijs. Deze technicus heeft in de jaren 1906-1909 deelgenomen aan de ontwikkeling van een luchtschip, waarop we hier niet verder ingaan, en in 1909 was hij met een door hem geconstrueerde tweedekker aanwezig op de Grande Semaine d'Aviation de Champagne, die van 22 tot 29 augustus te Reims werd gehouden. Het is opvallend dat zijn vliegtuig in de luchtvaartpers van die dagen nauwelijks aandacht kreeg, terwijl juist de andere types uitvoerig zijn beschreven. Hoe dan ook, het heeft daar niet gevlogen, en voor zover valt na te gaan ook daarna niet. Teleurgesteld vertrok Kluytmans dan ook naar Berlijn, waar hij ook niet aan de bak kwam, maar wel als constructeur voldoening kreeg door het mede-directeurschap van de

Flugapparate-Bauanstalt Deutschland GmbH. Deze firma werd geleid door Herr Allers, en was gevestigd op Berlin-Schöneberg. Bij deze firma ontwikkelde Kluytmans een eendekker, die in de Duitse vakpers beschreven werd als ‘zeer elegant en zeer solide’. Dit toestel, dat begin 1911 door een commissie gunstig werd beoordeeld, bezat een vleugel met verstelbare invalshoek en nog vele andere interessante details en Kluytmans nam zich voor het toestel zelf op het terrein te Johannisthal te beproeven, hoewel hij geen brevethouder was. Hoewel er sprake is geweest van een bestelling door Tunesië, is van dit vliegtuig niets meer vernomen.

Kluytmans, gezeten in zijn eendekker, Johannisthal, zomer 1911.

Kluytmans bij zijn eendekker, Johannisthal, zomer 1911.

Goedbedoelde pogingen

In de eerste helft van januari 1910 konden nieuwsgierigen voor de somma van *f* 0,50 in het gebouw Musis Sacrum (in de koffiekamer, gezellig) te Arnhem het vliegtuig van de 22-jarige Arnhemmer A. van Bentum bewonderen. Deze jongeman had voor deze levensgrote constructie al negen modellen gebouwd en met succes beproefd en hij was tenminste zo verstandig om zijn

tekeningen vooraf te laten keuren door meer technisch geschoolden. Bovendien had hij in Duitsland, waar hij nog wel eens actief was als wegrenner (‘straatrenner’ zei men toen), een internationale luchtvaarttentoonstelling (ILA) bezocht, waar hij zijn ogen goed de kost had gegeven. Het tentoongestelde vliegtuig was een eendekker met een 25 pk Anzani-motor. De zitplaats van de vlieger was over een lengte van 80 cm verstelbaar, hetgeen verband hield met de ligging van het zwaartepunt. Het laatste bericht luidde dat een Duitse bezoeker een bedrag van *ƒ* 5000,- voor het vliegtuig had geboden, maar ook daar is niets meer van vernomen.

Een geheel andere richting probeerde in oktober 1909 een 25-jarige Haagse decoratieschilder in te slaan, door te trachten zonder motor, maar door middel van een trapbeweging een tweetal luchtschroeven zover te krijgen dat zij het gewicht van het vliegtuig en dat van zijn bestuurder naar hogere sferen brachten. Deze mijnheer H.W. Hardonk transporteerde zijn vliegtuig om de een of andere duistere reden naar Enschede en hij heeft op een terrein aan de Hengelosche Weg inderdaad een poging gewaagd om los te komen. Volgens zeggen waren bij de eerste poging (buiten de onbeschadigde vlieger) alleen wat los hout en linnen overgebleven, maar volgens de constructeur zelf was er niets aan de hand en was hij niet ontmoedigd. Op welk gebied is niet bekend, maar hij heeft in ieder geval niet gevlogen, althans niet met zijn eigen constructie.

Omstreeks die tijd vervaardigde een Nijmegenaar, Van Goffer, een vliegfiets, die ongeveer 35 kg zwaar woog. De lichte, houten schroef werd door trappen in beweging gebracht, en hoewel de ontwerper zo verstandig was om van een helling af te starten kreeg hij het toestel niet van de grond. Zonder vleugels en schroef kon hij verder fietsen.

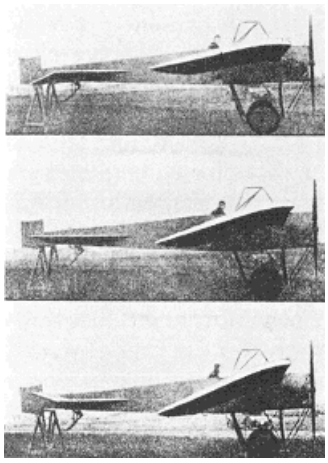
Vliegen als de vogels

Zoals elders wordt vermeld heeft Gijs Küller met zijn Antoinette eens voor Chinezen gevlogen zonder daarvoor na afloop één roepia te ontvangen, omdat hij niet had gevlogen ‘als de vogels’, dus met slaande vleugels. Verscheidene pioniers hadden het luchtruim gekozen met zweef- of glijvliegtuigen, anderen hadden een motor benut om via draaiende luchtschroeven een voorwaartse beweging te verkrijgen. Er waren ook lieden die wilden trachten zonder motor maar toch via beweging de aarde te verlaten, ja zelfs voor zover hun krachten dat toelieten, voor lange tijd en ook nog gecontroleerd. Vliegen als de vogels was het parool en aangezien vogels hun vleugels bewegen, was dat de oplossing. H.J. Gordijn, 2e lt der infanterie, ontwikkelde een vliegtuig met slaande vleugels en hij vond S. Scholtens bereid hem te steunen. Op 20 april 1910 richtten zij te Den Haag de firma Scholtens en Gordijn op met als hoofddoel de exploitatie van Gordijn's vinding. Evenals de schilder Hardonk weken zij uit naar het Oosten en in augustus van dat jaar betrokken zij aan de straatweg Amersfoort-Utrecht, dus dicht bij Soesterberg, een loods die zij met veel gevoel voor visie alvast ‘Avia’ doopten. De naam van de loods is ook het enige dat in de verdere uitvoering met vliegen te maken had, want het hele project was op aarde geboren en zou ook op aarde sterven. Het materiaal dat zij gebruikten zal wel in de vorm van stoel, tafel of ander meubelstuk een nuttig einde hebben gevonden.

Veiligheid voor alles

Toen de mens eenmaal de grond verliet, wist hij dat het opstijgen de meeste problemen opleverde, omlaag ging vanzelf. Het was dus zaak zo omlaag te komen dat alle handelingen herhaald konden worden, met andere woorden, de landing (het neerkomen) moest zodanig geschieden dat er niets kapot ging, de vlieger het minst van al! Maar de mens is een raar wezen, want toen hij het opstijgen en redelijk voorzichtig neerkomen eenmaal beheerste, wilde hij meer, hoger, verder en vooral sneller. Dat stelde eisen aan het materieel want het was en bleef toch maar een ding met al zijn kuren. De constructeurs slaagden er inderdaad in vliegtuigen te bouwen die voldeden aan de hogere prestatie-eisen, maar dit ging vaak ten koste van de veiligheid, hetgeen aan de angstaanjagende lengte van de ongevallenlijst in die jaren dan ook wel te

zien is. Het is niet juist alleen de schuld te geven aan de vaak onbeheerste ontwikkeling in de vliegtuigbouw. De vliegers droegen zelf ook een steentje bij door in verband met de grote concurrentie tot het uiterste van hun kunnen te gaan, en dat uiterste lag vaak net iets over de grens van de mogelijkheden.



Drie vleugelstanden van het vliegtuig van De Beer.

Gelukkig waren er constructeurs die zich niet lieten meeslepen in de wedloop om snelheidsrecords. Men begon oog te krijgen voor het belang van het vliegtuig als nieuw transportmiddel, dat naast een militaire bestemming - want die taak werd al snel onderkend - ook kon worden gebruikt voor het vervoer van post, goederen en passagiers, al lag de gedachte aan een geregelde luchtverbinding nog in een ver verschiet.

Er zijn twee Nederlandse constructeurs geweest die getracht hebben om via originele ideeën het vliegen veiliger te maken. In Frankrijk was het B. de Beer, die zich al in 1910 bezighield met de ontwikkeling van een eendekker die door speciale voorzieningen met lage snelheid kon vliegen. Hij realiseerde dit door de invalshoek van de vleugel instelbaar te maken, populair ge-

De eendekker van De Beer, met Willy Loomans in de cirkel.

zegd door de vleugel rond de hoofdligger te laten kantelen. Bij de start en landing werd de vleugel iets achterover gekanteld, eenmaal in de lucht werd een meer horizontale stand ingesteld, waardoor de frontale weerstand afnam. Het hierdoor verminderd draagvermogen (lift) werd gecompenseerd door een hogere snelheid. In 1912 werd zijn toestel op een terrein in Miramas, nabij Marseille beproefd, onder anderen door de Nederlander Willy Loomans, eens leerling van Henri Bakker te Ede. Hij had nog wel niet zijn brevet behaald maar dat was voor De Beer geen bezwaar. Later verhuisde De Beer naar het Port d'Aviation te Juvisy, waar hij zijn experimenten voortzette. Zijn vliegtuigen hebben met succes gevlogen, maar toen de oorlog uitbrak moest De Beer zijn constructies zolang in de ‘ijskast’ zetten. Na de oorlog was de techniek al zover gevorderd dat aan de ingewikkelde constructie, hoe goed bedoeld ook, geen behoefte meer bestond. De Fransman Paul Schmitt, die tweedekkers bouwde

volgens hetzelfde principe, heeft meer succes mogen oogsten in de vorm van bestellingen voor zijn militaire toestellen. De Beer heeft nog wel de voldoening gehad zijn vliegtuig te mogen tonen op de 5de Salon te Parijs (1913).

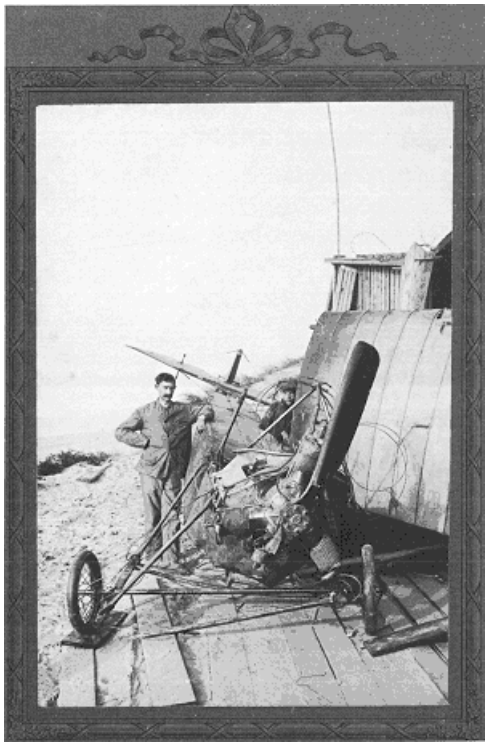
Proeven te Zandvoort

G.D. Boerlage met zijn instructeur te Mourmelon, maart 1911.

Een andere Nederlander die zich heeft beziggehouden met het opvoeren van de veiligheid bij het vliegen, was G.D. Boerlage. Deze Leidenaar was na zijn studie in Genève afgesloten te hebben, naar Frankrijk vertrokken om de vliegtuigbouw te bestuderen. Volgens zijn eigen notities begon hij reeds in 1907 verschillende constructies te bestuderen, onder andere te Parijs en op het terrein van Mourmelon-le-Grand. Hij onderhield zich daar ook met de aviateurs, zodat hij zich van allerlei aspecten de aviatiek betreffende, op de hoogte kon stellen. Teruggekeerd in Nederland nam hij in 1910 contact op met de Industrieële Maatschappij Trompenburg te Amsterdam, die hem tegen speciale condities een werkplaats en een Spijker-motor ter beschikking stelde. Met deze steun richtte hij op 17 oktober 1910 de NV Maatschappij voor Aëro- en Hydroplanie Robur op, met kantoor bij Trompenburg te Amsterdam. Het doel van Robur was: het bevorderen van aviatiek en hydroplanie (watervervoer) in Nederland en Nederlands-Indië en alles wat daarmee verband hield. In het bijzonder het vervaardigen van vliegtoestellen en hydroplanes, het beproeven, verhuren en verkopen daarvan, het opleiden

Proeven met modellen van Boerlage, Zandvoort, 1911. Het model woog 25 kg en stond in de lucht als een vlieger.

van de vliegers en het nemen van aërodynamische en hydrodynamische proeven. Een en ander zou zoveel mogelijk in samenwerking met Trompenburg geschieden. Boerlage wist via de uitgifte van aandelen een bedrag van *f* 15.000,- bijeen te brengen en ging aan de slag. Hij betrok een pension in Zandvoort en ging op het strand proeven nemen met modellen die voorzien waren van een door hem ontwikkelde vinding, te weten een roterende cylinder met schoepen, welke cylinder in de holling onder het vleugelprofiel was bevestigd. Door de rotatie wilde hij zonder voorwaartse beweging van de vleugel toch lift opwekken, op zich nog niet zo gek, maar het systeem was kennelijk toch te ingewikkeld om het met succes te exploiteren. Het is nooit praktisch toegepast. Op Zandvoort beproefde Boerlage in 1912-1913 een door hem gebouwde eendekker met een lichte motor, maar ondanks de goede vooruitzichten volgden er geen bestellingen, het geld raakte op en Trompenburg ging uiteindelijk voor ons leger Farmans in licentie bouwen. Boerlage zag zijn Robur bij gebrek aan steun ten onder gaan en hij besloot in Delft

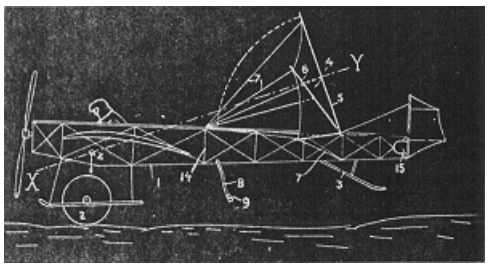


De gekraakte Robur-II op het Zandvoortse strand, 1913.

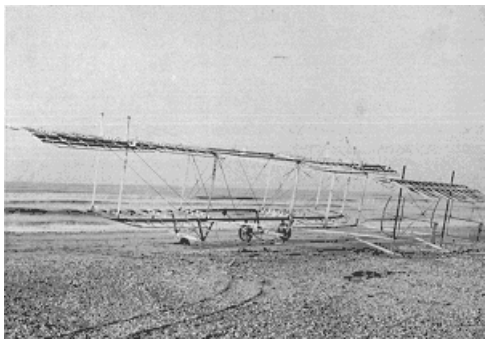
zijn studie voort te zetten. Daarna ging hij in de olie en kreeg een leidende functie bij de Bataafse.

Voor wat betreft Boerlage's aandeel in het opvoeren van de veiligheid het volgende: eind 1912 diende hij een octrooiaanvraag in voor een scherm voor het remmen van vliegtuigen bij de landing. Als men op een militaire vliegbasis een straaljager ziet landen en men ziet opeens de remparachute zich openen, dan is het goed zich te realiseren dat een Nederlander reeds in 1912 het idee voor een dergelijk scherm naar buiten bracht. Zijn uitgangspunt was voor die tijd alleen al verbazingwekkend: bij het landen kan het gewenst zijn - met het oog op de terreinomstandigheden - het toestel zo snel mogelijk tot staan te brengen. De illustraties maken duidelijk dat Boerlage met dit systeem - ook al is het voor zover ons bekend niet in de praktijk toegepast - maar één doel voor ogen had: het bevorderen van de veiligheid van het vliegen. Hij was overigens geen kamergeleerde, want tijdens zijn verblijf in Frankrijk leerde hij vliegen op de Antoinette-eendekker, en op 23 oktober 1911 werd hem het brevet, nr. 666 van Aëroclub de France, uitgereikt.

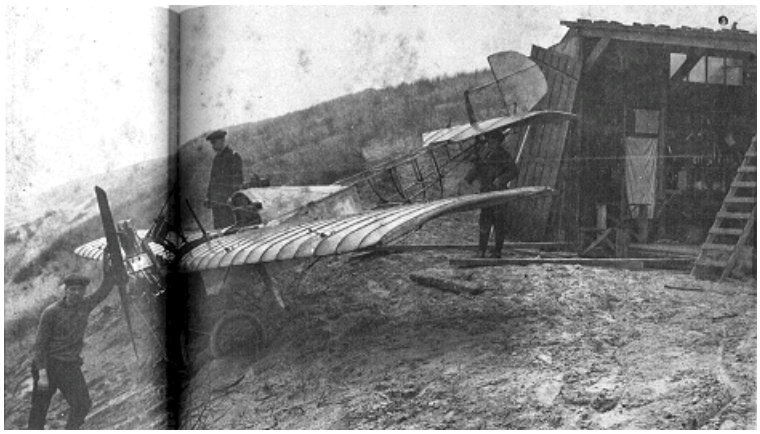
Eind 1912 trachtte Boerlage zijn Robur-eendekker aan het leger te verkopen, maar het verging hem zoals andere Nederlandse constructeurs: de Nederlandse overheid kocht, op aanraden van de daarvoor ingestelde technische commissie, in het buitenland, en ontmoedigd verdwenen onze constructeurs of naar het buitenland of zij zochten een functie buiten de aviatiek. Niet alleen was er geen beleg voor het brood te verdienen, zelfs het meel kon niet meer betaald worden.



Schets van de remparachute van Boerlage in geopende toestand.

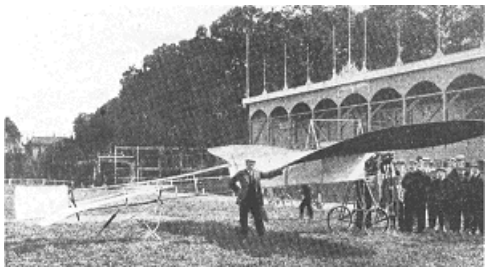


De onbeklede tweedekker van Boerlage op het strand van Zandvoort.



De Robur-II met enige helpers op het Zandvoortse strand, oktober 1913.

Boerlage in zijn Robur-II.



Het toestel van Reinders op het sportterrein te Veendam, juni 1911.

Geen succes... wel succes

Ook in het noorden van ons land, waar gezien de vroege belangstelling voor de aviatiek - denk aan de vluchten van Van Maasdijk te Heerenveen, Jan Olieslagers te Groningen - mensen met visie woonden, hebben constructeurs met succes een vliegtuig ontwikkeld, maar ten minste één poging liep op niets uit. Een 35-jarige stukadoor uit Veendam, W.A. Reinders, bouwde in 1911 in zijn vrije tijd een vliegtuig waaraan hij 38 weken lang, zonder machines en duur gereedschap, had gewerkt. Toen waren zijn spaarcenten op en had hij geen geld meer voor een motor. Hij besloot toen zijn vliegtuig, dat geleek op de Blériot-XI, ten toon te stellen en vijftien cent entree te vragen. Er kwam heel wat publiek en hij ontving genoeg geld om de motor aan te schaffen. Hierna werd het vliegtuig naar Zeijen getransporteerd om beproefd te worden, maar het kwam niet van de grond. Volgens een technisch geschoolde tijdgenoot was het vliegtuig '100% geknoei van een dilettant'. Heel wat anders verging het twee jeugdige Belgen, die begin 1911 een eendekker bouwden, die eveneens van de Blériot was afgeleid. Dit was echter een waarlijk prachtig werkstuk. In de plaats Helpman, beroemd door de vluchten van Olieslagers, was de Belg E.J. de Schepper directeur van een biljartfabriek. Zijn zoon Emile ontmoette een ex-monteur van Olieslagers, Hubert Hagens, en beiden besloten met geldelijke steun van pa De Schepper een vliegtuig te bouwen. Hagens, mijnheer Hubert zoals hij werd genoemd, wist zelf bij Anzani een vijf-cylinder 50 pk motor te bouwen en het hoogteroer van het vliegtuig was zodanig met de motor verbonden dat bij stijgen meer en bij dalen minder toeren gemaakt werden. Het was een pronkstuk. In mei 1911 werd het vliegtuig tentoongesteld en een maand later werd het overgebracht naar het vliegterrein bij Zeijen en werd begonnen met de proefnemingen. In september kwam Adriaan Mulder naar Zeijen om ermee te experimenteren en zoals bekend kwam hij bij een demonstratie vanaf Duindigt, eind september met dit toestel te vallen. Het werd daarbij geheel vernield. Dit betekende tevens het einde van een veelbelovend project, dat vanwege zijn locatie de Helpman-I werd genoemd.

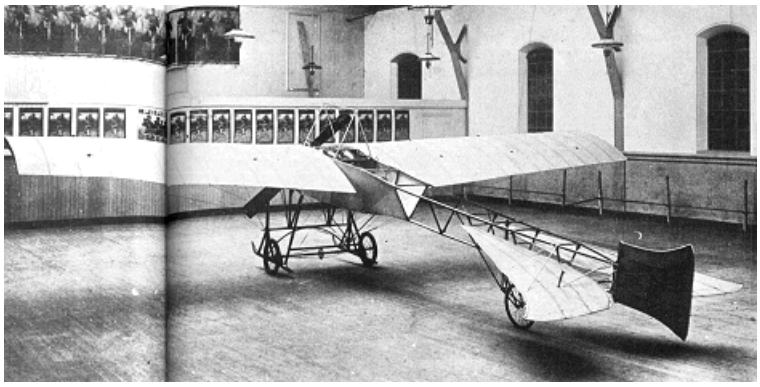
Sportterrein - Veendam.

De nieuwe VLIEGMACHINE,

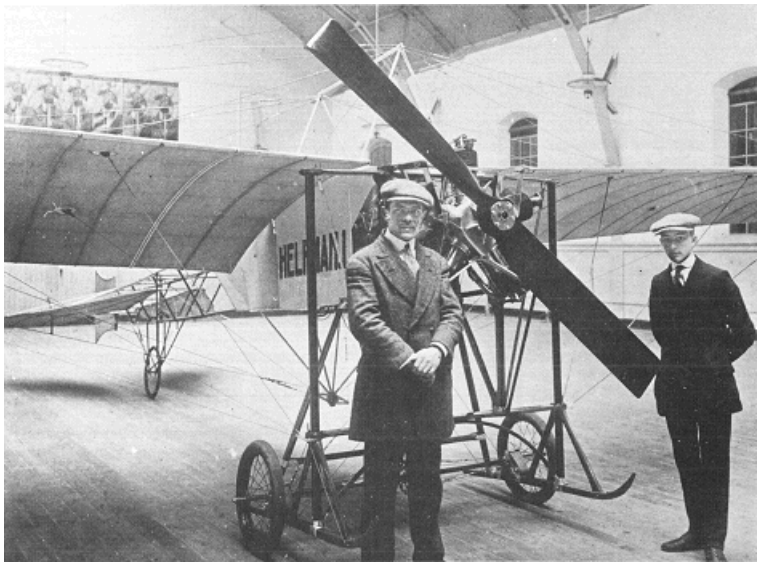
vervaardigd door den heer W. A. REINDERS te Veendam,

is Zondag den 2 Juli a.s., van 's morgens 10 tot 's avonds 8 uur, op het SPORTTERREIN te bezichtigen.

Ingangen: Kerklaan en Veenlust. Entrée 15 cent.



De Helpman-I in al zijn glorie tentoongesteld in de Fongersfabriek, 1911.

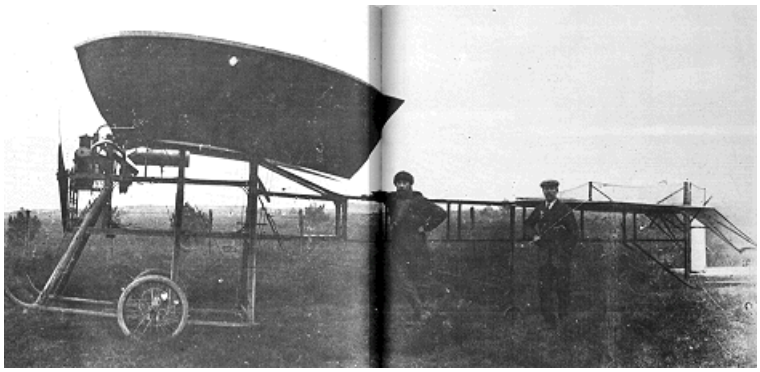


De trotse bouwers, links Hubert Hagens, rechts Emile de Schepper bij hun vliegtuig.

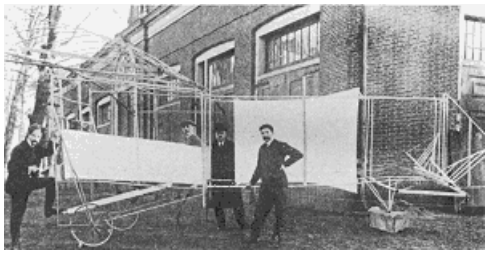
Ongetwijfeld meer succes had Heinrich van der Burg. Van der Burg bouwde begin 1910 een eendekker, die was afgeleid van de Antoinette. Berekeningen voor een vleugelprofiel kreeg hij van de voorzitter van de Vakafdeling voor Aviatiek van de NVvL, de heer Albert Kapteyn, de rest verzon hij zelf. Met geld van zijn vader werd in Frankrijk een drie-cylinder Anzani-motor aange-

Heinrich van der Burg in een van zijn produkten.

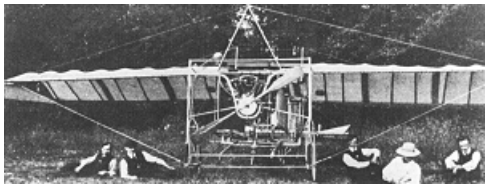
schaft en achter Houtrust in Den Haag werden de eerste proeven uitgevoerd, echter zonder resultaat. Hierna besloot hij het op het vliegterrein te Ede te proberen, maar ook daar kwam het toestel niet los. Dus zocht Van der Burg een andere oplossing. Hij bouwde het vliegtuig geheel opnieuw naar eigen inzicht en begin februari 1911 lukte de eerste opstijging. Van der Burg kon echter nog niet vliegen en bij de eerste de beste bocht verloor het toestel hoogte en kwam het met een beschadigde vleugel en geschrokken constructeur tot stilstand. Maar het vliegtuig bezat goede vliegeigenschappen en met deze constructie was Van der Burg de eerste Nederlander die met succes een eigen ontwerp construeerde dat geen imitatie was van enig bestaand model. Hierna heeft hij overigens nog meer toestellen gebouwd.



Van der Burg's eerste succesvolle vliegtuig op het vliegkamp Ede, februari 1911.



Een Wright-achtig maaksel van de gebroeders Hamers en de Roos.



Ook de Blériot-kopie werd geen succes.

Wrights en Blériots

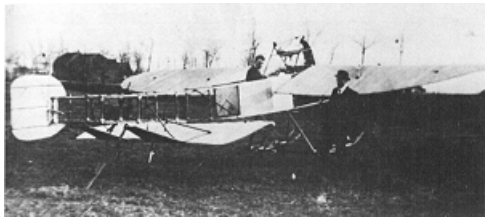
Eind 1909 toonden de gebroeders Ph.J. en J. Hamers, wonend te Watergraafsmeer, een tweedekker die was afgeleid van de Wright-biplaan. Zij hadden bij de bouw steun gehad van de motordeskundige P. de Roos. Als krachtbron benutten ze een 20 pk twee-cylinder Humbert-motorfietsmotor van Zweedse makelij. Toen bleek dat het vliegtuig in deze vorm geen toekomst had, besloten ze een Blériot-achtige eendekker te bouwen, die half 1910 gereed was. Ook dat toestel werd geen succes en ontmoedigd stapten ze van verdere activiteiten op het gebied van de aviatiek af.

Ongeveer terzelfder tijd bouwde ir. Franchimont, werkzaam bij de firma Verwey en Lugard, een Wright-tweedekker die op Soesterberg werd afgebouwd, maar nooit heeft gevlogen. Meer succes op Soesterberg hadden later Koolhoven, Hilgers en Van Meel, maar daarover straks meer.

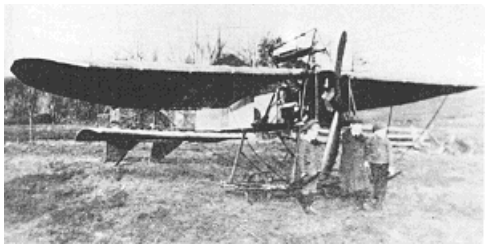
Op de Molenheide was de ENV in 1910 begonnen met het organiseren van vliegdemonstraties, waaraan Archer, Lewkowitsj en Küller deelnamen (zie eerder in dit boek). De ENV deed echter meer. In de werkplaats heerste grote activiteit en het resultaat was een door Frits Bahle gewijzigde Blériot, die hij bouwde met monteur Toon van Wees. Dit vliegtuig werd eind 1910 met veel succes beproefd en het was met dit toestel dat Mulder, Bakker en Van Bussel in februari 1911 hun brevet behaalden. Van der Burg had niets dan lof voor de technische kwaliteiten van Bahle, en hij kon het weten. Ook Bahle nam vlieglessen en ook hij is, naast zijn constructieve activiteiten, in ons land actief geweest als demonstratievlieger. Na zijn droevige ervaringen met de maatschappij Aviator vond hij het welletjes en ook hij zocht zijn geluk buiten de aviatiek.

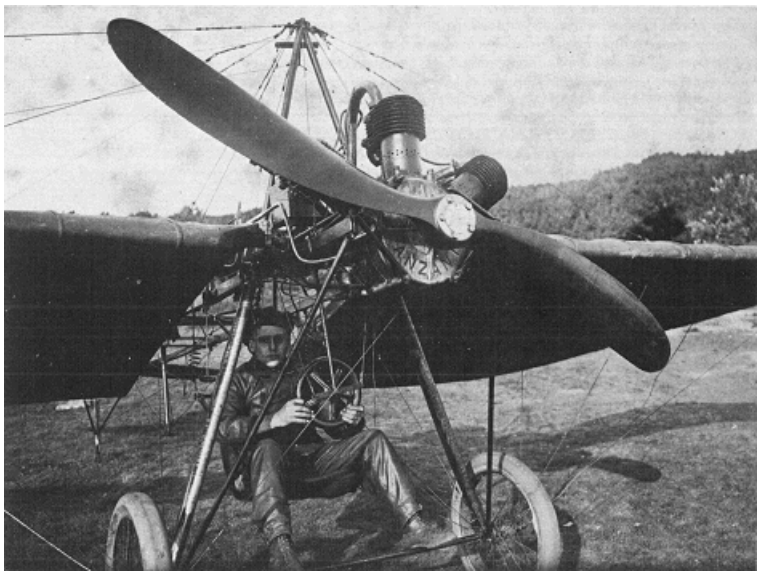
Veel minder succes als constructeur had een luitenant der genie, Josephus Jitta, die in 1912 een van de Blériot afgeleide eendekker bouwde en beproefde. Het had hem zoveel gekost dat hij genoodzaakt was het vliegtuig te veilen en via enige belangstellenden kwam het in handen van Joop Carley. Nadat gebleken was dat het vliegtuig in deze vorm toch niet vloog, sloopte deze de motor en vleugel er vanaf en

bouwde met deze onderdelen een geheel eigen ontwerp. Inmiddels zitten we dan al in de eerste wereldoorlog en de verdere activiteiten van Carley blijven hier dus onvermeld.

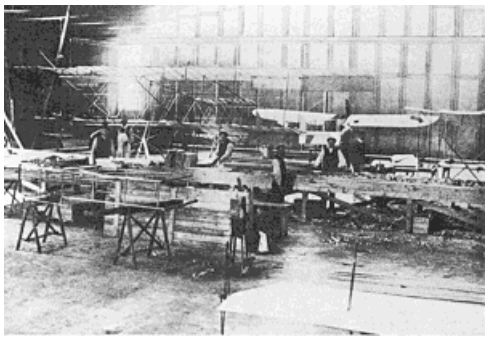


Het bouwsel van Josephus Jitta, dat echter niet vloog (boven en midden).





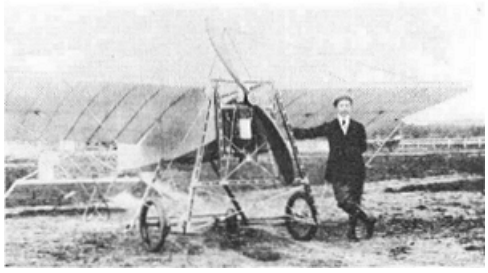
Joop Carley in zijn 'hangmat', gebouwd met onderdelen van bovenstaand vliegtuig.



De werkplaats ('fabriek') van de MvL te Soesterberg.

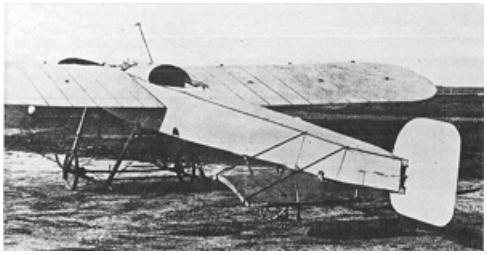
Soesterberg

In de lente van 1911 verschenen in de vaderlandse pers advertenties van de Maatschappij voor Luchtvaart, waarin met grote trots melding werd gemaakt van 'geheel Hollandsche Vliegmachines, gemaakt door Hollandsche werklieden in de Hollandsche werkplaatsen te Soesterberg'. Hollandser kon het dus niet. Er werd met nadruk bij gezegd dat de proefvluchten hadden bewezen dat deze vliegtuigen boven de buitenlandse fabrikaten stonden, zowel wat afwerking als wat vliegvermogen betrof. De bedoelde vliegtuigen waren de tweedekker Holland en de eendekker Verwey en Lugard. De eerste was afgeleid van de Farman waarmee Wijnmalen op Soesterberg demonstreerde en was op enkele punten door Frits Koolhoven verbeterd. De belangrijkste wijziging was de gondel, die de inzittenden enige bescherming bood. Koolhoven vloog het toestel zelf in en hij had er zoveel vertrouwen in, dat hij al snel passagiers meenam. Na de eerste beproeving ontving het vliegtuig de naam Heidevogel en de eerste openbare demonstratie was in Amsterdam, waar Koolhoven begin mei 1911 met de Fransen Legagneux en Marcel Hanriot deelnam aan de vliegweek. Koolhoven vertrok later naar Frankrijk en de Nederlandse regering kocht vliegtuigen in het buitenland zodat er geen afzetgebied was voor de vliegtuigen van de MvL, hoe veelbelovend hun prestaties ook geweest mogen zijn.

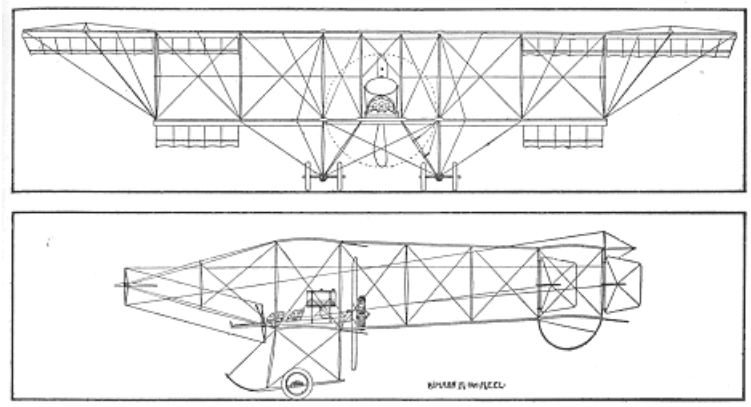


Hilgers bij de eendekker Verwey en Lugard.

Dat gold zeker ook voor de eendekker die door Hilgers van de Blériot-XI was afgeleid en waarmee hij onder andere op Ede heeft gevlogen en aldaar zijn brevet heeft behaald. Ook hij vertrok over de grenzen en heeft uiteindelijk in Indië zijn geluk gevonden.

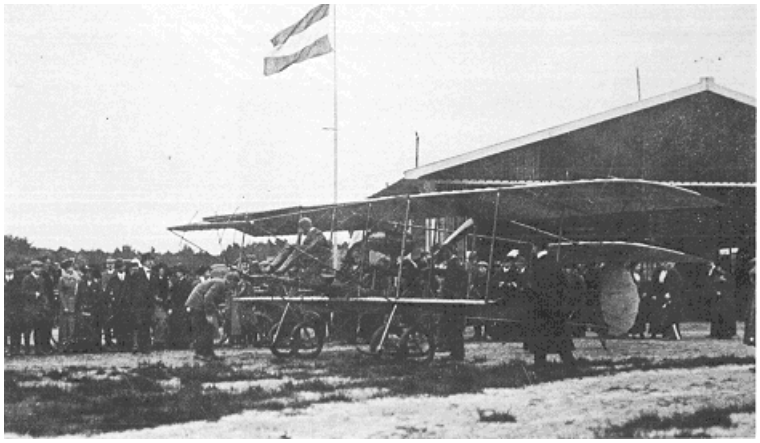


Nog een eendekker Verwey en Lugard, nu met geheel beklede romp.



Tweezijden-aanzicht van M. van Meel's biplaan, een Farman-kopie.

Ondanks de tegenslagen van Verwey en Lugard echter besloot een ex-kaasexporteur zich op Soesterberg te vestigen en aldaar zijn geluk te beproeven. Marinus van Meel kwam, hoewel wat achteraan sukkelend, met de Europese Rondvlucht in juni 1911 naar ons land en hij besloot hier meteen te blijven. Hij installeerde zich in de werkplaats van de inmiddels stuiptrekkende MvL en toen hij in 1912 zijn Farman onherstelbaar kraakte, bouwde hij met behulp van de Belgische monteurs Armand Pierrot en Louis Sterkmans een eigen, op Farman gebaseerde, tweedekker die een bijzonder gunstig onthaal vond. Vooral de degelijke afwerking werd geroemd en in vergelijking met de oorspronkelijke Franse versie was dit Nederlandse produkt een lust voor het oog van technisch geschoolden. De plaatsing van bestuurder en passagier maakten het vliegtuig van Van Meel uitermate geschikt voor militaire doeleinden, temeer omdat het brandstofreservoir vluchten van langere duur



De eerste Brik met voorgeplaatst hoogteroer.

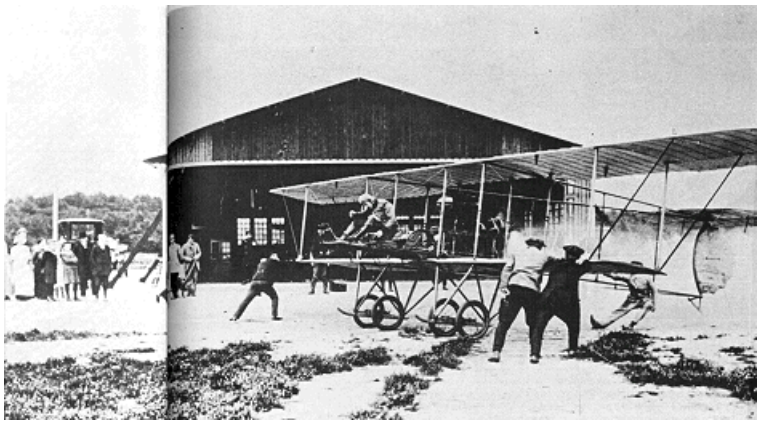
toestond. Na al deze lof zou men denken dat het opdrachten zou regenen, nou regenen deed het genoeg op Soesterberg maar daar werd Van Meel alleen maar nat van... Dit succes vroeg om een vervolg en Van Meel bouwde nu een kleinere versie, de eerste Brik, die door het leger werd gehuurd en later zelfs gekocht en waar menig officier op gelest heeft. Tijdens de herfstmanoeuvres van 1913 nam Marinus deel met zijn derde kist, die hij voor dat doel had voorzien van een gondel voor twee personen. Later plaatste hij dit toestel op drijvers en begin december zagen verbaasde Tielenaren hem oefenen op de Waal. Er was weinig fantasie voor nodig om een naam te bedenken: Waterbrik. Op 18 december demonstreerde hij in Nijmegen en begin januari 1914 zien we hem in Rotterdam verschijnen, waar hij op de 8ste tijdens een demonstratie voor marine-autoriteiten viel en ongedeerd uit de puinhopen kroop. Einde Waterbrik.

Van Meel had intussen al wel begrepen dat er zonder kapitaal geen industrie mogelijk was en hij had op 12 juni 1913 de oprichtingspapieren voor de NV Van Meel's Vliegtuigenfabriek bij de notaris gedeponeerd, met vestiging, hoe kon het ook anders, te Soesterberg. Niet ontmoedigd door pech met de Waterbrik, besloot Marinus opnieuw een militaire tweedekker te bouwen. Op 3 mei 1914 beproefde hij, zonder voorkennis van de militaire autoriteiten deze vierde constructie, echter niet volgens de aviatische regels, want de zaak ging kapot. Op 22 mei ondernam hij een nieuwe poging, dit keer met zijn timmerman J. van Dooren en een zak zand van 15 kg als ballast. Wederom maakte hij een onvoorziene landing, gelukkig zonder letsel voor de inzittenden.

Eindelijk was op 13 juni 1914 het weer goed, de commissie was voltallig aanwezig en Van Meel in goede vorm want hij wist in 12 minuten een hoogte van 500 m te bereiken en voldeed daarmee aan de eisen. Het is hij deze vier constructies gebleven, want Van Meel had allang begrepen dat de militaire commissie voor de Farman F-20 had gekozen. Hij sloot dus zijn nog jonge bedrijf, hetgeen het einde betekende van een veelbelovende industrie. Zijn beide Briks, de ‘Kleine’ en de ‘Grote’ zijn nog enige jaren bij de Luchtvaartafdeling in dienst geweest als lesvliegtuig met als registratie: LA-1 en LA-5.

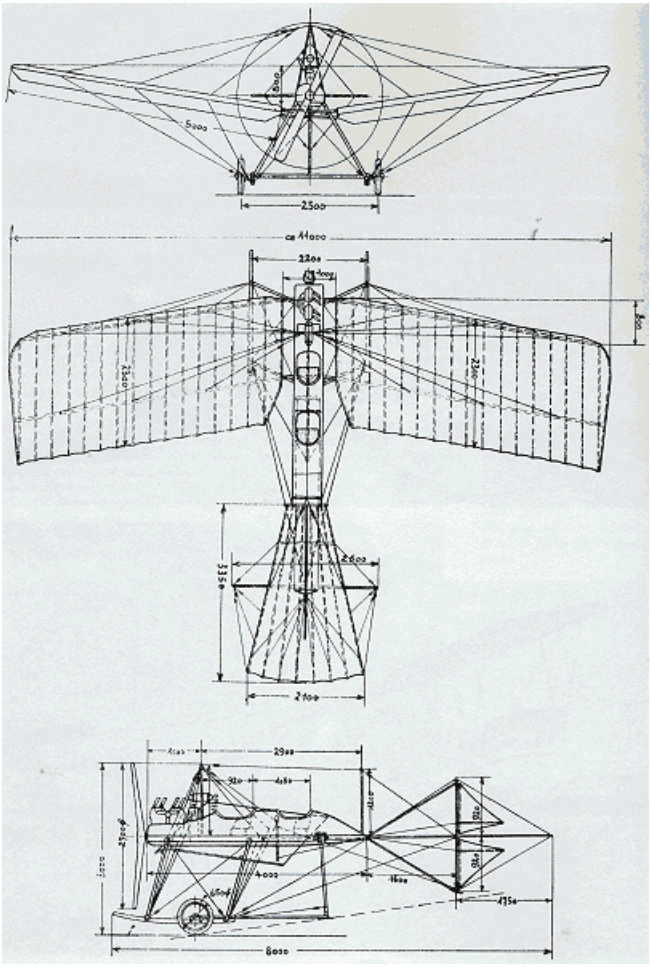
Van Heyst in de eerste Brik zonder voorgeplaatst hoogteroer.

Van Meel met de tweede Brik tijdens de herfstmanoeuvres in september 1913; rechts staat zijn waarnemer, de lt Hofstee.

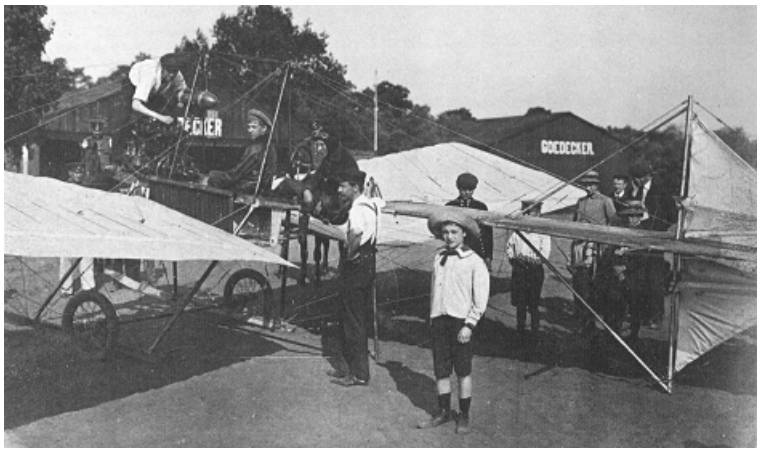


Van Meel met zijn privé-Brik, de tweede Brik maar nu zonder gondel.

Van Meel's Waterbrik op de Waal bij Tiel, eind 1913.



Driezijden-aanzicht van de Spin model 3 met gesloten romp.



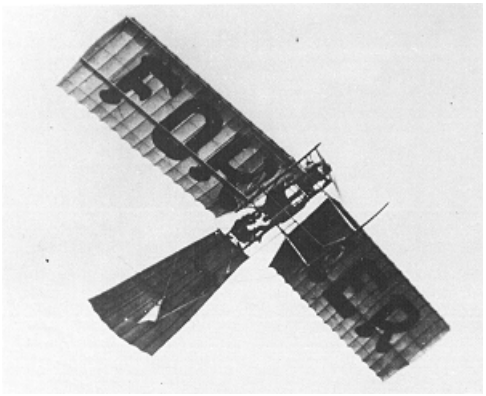
Fokker met passagier op het Grosser Sand vliegterrein bij Mainz.

Succes in het buitenland

Eerder is hier al vermeld hoe het Frits Koolhoven, na zijn korte romance met Verwey en Lugard, is vergaan in Frankrijk en Engeland. We kunnen in ieder geval vaststellen dat hij het hier geprobeerd heeft. In veel mindere mate was dat het geval met Fokker. Deze vertrok in 1910 naar Duitsland om op een autovakschool te Bingen opgeleid te worden als monteur, maar het enige wat hij daar aan auto's vond was te vergelijken met de schroothopen die men langs, en vaak op enkele van onze autowegen aantreft. Op de Erste Deutsche Automobil-Fachschule te Mainz vond hij meer van zijn gading. Bovendien was deze school kort daarvoor begonnen met een cursus voor vliegtuigconstructeur en aviateur en Fokker had zijn toekomst al snel bepaald. Op de vliegschool, die te Dotzheim bij Wiesbaden op een militair oefenterrein was ondergebracht, bouwde hij met een medeleerling zijn eerste vliegtuig, dat vanwege de vele spandraden de Spin werd genoemd. Hij nam nu ook de eerste vliegproeven, maar zijn compagnon vloog het toestel aan diggelen. Fokker meldde zich nu in de werkplaats van Jacob Goedecker, een botenbouwer te Nieder-Walluf aan de Rijn, die naast boten ook vliegtuigen construeerde. Hier bouwde Tonny de tweede Spin, waarop hij in mei 1911 zijn brevet behaalde. Ook dit vliegtuig werd door een ander volkomen vernield, maar Fokker was nu niet meer te stoppen en, zoals reeds bekend is, hij gaf te Haarlem in de week van Koninginnedag 1911 een reeks prachtige demonstraties met zijn derde Spin.

Hij begon inmiddels in Duitsland naam te maken, niet alleen als bouwer maar zeker ook als vlieger. Hij had al zo veel vertrouwen gekregen - en bovendien geld losgepeuterd van zijn vader - dat hij eind 1911 besloot Goedecker te verlaten en zich te Berlijn-Johannisthal te vestigen. Daar was zo'n beetje de gehele Duitse aviatiek geconcentreerd. Dat loskrijgen van pa's geld ging niet altijd even gemakkelijk, want pa schreef eens als antwoord op een verzoek om meer duiten: ‘Je kunt uitstekend *uitgeven*, alsof dat een kunst was...’. Anderzijds had pa toch ook wel een goede neus voor talent, want hij schreef in hetzelfde antwoord: ‘Het behoorde bestellingen te regenen op je uitstekende machine. Nu doen ze niets dan praten en afkijken’.

Inderdaad, uitstekende machine, want te midden van een moordende concurrentie wist Tonny de aandacht op zich te vestigen door vliegtuigen te bouwen die uitblonken door hun ‘automatische stabiliteit’. Ieder die getuige was van



Reclame is nooit weg, moet Anthony gedacht hebben. De Spin model 3 nog met open romp.

zijn demonstraties, moest toegeven dat zijn vliegtuigen opvielen door hun grote stabiliteit.

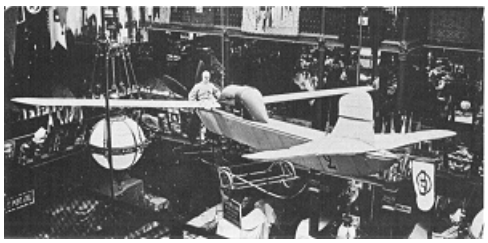
In februari 1912 werd de Fokker Aviatik Gesellschaft mbH in het Duitse handelsregister ingeschreven. Onderdeel van deze GmbH was de Fokker Aeroplanbau, die langzaam maar zeker opdrachten ontving voor de bouw van militaire Spinnen. In de herfst van 1912 vertrok Fokker naar St.-Petersburg om deel te nemen aan de wedstrijd voor militaire vliegtuigen, maar hij wist van de Russen geen opdrachten los te weken. Wel gaf hij zijn ogen goed de kost en volgens Russische bronnen ‘leerde hij de gemengde constructies met stalen rompen en houten vleugels van de Rus Steglau, die eveneens aan die wedstrijd deelnam’.

Hoe het ook zij, Fokker kwam terug en zond Hilgers, die zich ook bij Fokker had gevoegd, naar de Oost met twee vliegtuigen. In mei 1913 kwam Bernard de Waal met de M.1, een militaire Spin, naar Soesterberg om het toestel voor de militairen te demonstreren, maar ondanks de goede indruk die het vliegtuig daar maakte, bleven bestellingen uit. Fokker besloot in Duitsland te blijven. Hij verplaatste zijn fabriek en vliegschool naar Schwerin-Görries in Mecklenburg, waar hij ook een tweetal watervliegtuigen bouwde. Met het uitbreken van de eerste wereldoorlog stroomden ook de opdrachten binnen en Fokker-vliegtuigen zouden in gevechten met Franse en Britse tegenstanders hun vooruitgesnelde faam waar maken.

In levensbeschrijvingen wordt nog wel eens twijfel geuit aan de constructieve talenten van Anthony Fokker. Een Britse historicus beweert zelfs dat de Spinnen door Jacob Goedecker niet alleen zijn ontworpen, maar bovendien in nog niet samengestelde delen naar Fokker's bedrijf op Johannisthal werden getransporteerd om daar geassembleerd te worden. Bovendien zou Fokker afgekeken hebben van Morane en - naar Russische bron - Steglau. Maar was dat zoiets bijzonders? Fokker stond aan het hoofd van een technisch bedrijf en zijn grote verdienste is tenminste geweest dat hij de juiste mensen wist aan te trekken. Technici zoals Martin Kreutzer en later vooral Reinhold Platz hebben in die eerste jaren gezorgd dat Fokker's naam voor in de mond lag van eenieder die met de aviatiek te maken had. Vliegers als Frits Cremer en Bernard de Waal - en natuurlijk de grote Tonny zelf - demonstreerden de bijzondere vliegeigenschappen van zijn vliegtuigen, eigenschappen die de naam van Fokker ook nu nog tot in alle uithoeken van de wereld een trots aanzien geven!

Onbekend talent

Wij willen dit hoofdstuk besluiten met een man wiens activiteiten op het gebied van de aviatiek het minst bekend zijn gebleven, Van Sluijters, die zich in Frankrijk Georges de Feure liet noemen. Deze Nederlandse kunstenaar werkte in Parijs en ook hij voelde zich tot de luchtvaart aangetrokken. In 1910 ging hij naar Bétheny nabij Reims, waar hij vlieglessen volgde bij Marcel Hanriot. Voor zover bekend heeft hij nooit een brevet gehaald, maar dat weerhield hem er niet van zich alvast in te laten schrijven voor vliegwedstrijden rond de Seine-Baai, die van 25 augustus tot 6 september 1910 werden gehouden. Hij schreef in met een De Feure-vliegtuig en volgens tijd- en plaatsgenoten heeft hij een of meer vliegtuigen gebouwd, die hij met een macaber gevoel voor humor 'Pluviôse' noemde, naar een onderzeeboot die met man en de gebruikelijke muis was vergaan. In die jaren is in een warenhuis te Parijs een eendekker getoond, die aldaar bekend stond als De Feure-Deperdussin, een zelfs voor die tijd vreemd geval, zoals op de foto is te zien. De bestuurder zat achterin en de motor in het midden van de romp. Zeker is dat deze Georges de Feure gezonde ideeën had ten opzichte van het vliegen, gezien zijn uitlatingen op Bétheny. Hoe dan ook, hij komt niet op brevetlijsten voor, wel ontmoette Frits Koolhoven hem (die hij nog kende van de Hanriot-school), toen hij eind 1911 bij Deperdussin in dienst kwam. Zijn verdere activiteiten in de luchtvaart zijn mij niet bekend.



De De Feure-Deperdussin Nr. 2 in een Parijs warenhuis. De vlieger zat achterin.

Conclusie

In dit hoofdstuk is hopelijk duidelijk geworden dat in de beginjaren van de aviatiek in ons land geen fundamenten voor een vliegtuigindustrie aanwezig waren. Na de juichende jaren 1909-1911 verdween het ene na het andere initiatief en het is begrijpelijk dat onze talenten buiten onze grenzen trachtten nog iets van hun idealen terug te vinden. Pas bij de oprichting van de militaire Luchtvaartafdeling ontstond er weer iets als hoop op een toekomst, maar inmiddels waren onze pioniers overgestapt op een ander beroep, of zij hadden zich zodanig in het buitenland genesteld (Fokker, Koolhoven) dat ze er niet aan dachten hier een onzeker bestaan op te bouwen. De enige die terugkwam was Henri Wijnmalen. Eind 1913 kwam hij naar ons land met het agentschap en de licentierechten van Farman, en in maart 1914 richtte hij de NV Nederlandsche Vliegtuigenfabriek op met vestiging op Soesterberg. Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog moest hij daar weg en vond hij onderdak bij de Industrieële Maatschappij Trompenburg, waar de gebroeders J. en H.J. Spijker de beroemde auto's bouwden. Begin 1915 werden de twee bedrijven samengesmolten tot N.V.

Nederlandsche Automobiel- en Vliegtuigenfabriek Trompenburg, met Wijnmalen als directeur van het vliegtuigbedrijf. De eerste opdracht gold de bouw van Henri Farman-tweedekkers voor het leger, later volgden ook eigen ontwerpen, die net als de auto's Spijker genoemd werden. De in Nederland gebouwde Farmans betekenden een aanvulling op de reeds in Frankrijk aangekochte vliegtuigen, die in een later hoofdstuk ter sprake komen.

Pioniers in de Oost

De Antoinette van Gijs Küller wordt gereed gemaakt voor een vlucht te Semarang, lente 1911.

Was het een speling van het lot die de 1t ter zee 2e klasse Rambaldo op de avond van 5 oktober 1907, nadat hij voor het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap in Amsterdam een lezing had gehouden over 'De Luchtscheepvaart ten dienste van het wetenschappelijk onderzoek van Ned. Indië', deed besluiten een vergadering te beleggen in café 'Oost-Indië' te Watergraafsmeer? Er verzamelde zich aldaar een aantal vooruitziende heren die de kern zouden gaan vormen van de NVvL. Rambaldo was ook de grote kracht achter de activiteiten van de Indische tak van de moedervereniging, maar hij heeft niet lang mogen genieten van de vorderingen in de techniek, waarvoor hij met zoveel bezieling had gestreden. Op 5 augustus 1911 kwam hij tijdens een ballonvaart in Nederlands-Oostindië om het leven. In juli 1908 was reeds de Indische Afdeling van de NVvL opgericht, maar deze afdeling ging ter ziele toen op 27 juli 1909 in Batavia de Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart het licht zag, vier dagen later gevolgd door een afdeling in Soerabaja. Voorzitter werd de vice-president van de Raad van Nederlands-Indië, D.F.W. van Rees, terwijl de leger-commandant tvs chef van het Departement van Oorlog in Nederlands-Oostindië, 1t-gen P.C. van der Willigen, benoemd werd tot onder-voorzitter. Rambaldo werd tweede secretaris, en werd in die functie de stuwende kracht van de vereniging. Begin 1910 kwamen er nog twee afdelingen bij, Midden-Java en Deli.

Werd bij deze vereniging de nadruk gelegd op de ballonvaart en het verrichten van wetenschappelijke waarnemingen van de hogere luchtlagen, er was nog een groepering die zich wilde toeleggen op de ontwikkeling van de luchtvaart in de Oost, het Nederlandsch-Indisch Consortium voor de Luchtvaart. De oprichter, ir. M.F. Onnen, wilde zich meer richten op: 'de exploitatie van aëronautische vaartuigen voor Regerings-, wetenschappelijke-, handelsen andere doeleinden', met de nadruk op 'toestellen, zwaarder dan lucht'. Kennelijk had Onnen in de glazen bol gekeken, want net twee dagen voor de oprichtingsdatum, 20 december 1908 te Semarang, had Wilbur Wright in Frankrijk de recordafstand van 99,8 km afgelegd in 1 uur en ruim 54 minuten! De heer Onnen was behalve ingenieur echter ook zakenman, want hij richtte zich tot de gouverneur-generaal met het verzoek: 'aan zijn consortium, *met uitsluiting van anderen*, een concessie te verlenen voor de exploitatie van luchtvaartuigen voor alle doeleinden'!. Het gouvernement besloot toen dat het verzoek moest worden afgewezen, omdat 'de luchtvaart in Indië zich geheel onbelemmerd (moet) kunnen ontwikkelen'. Ondanks de aankondiging dat het consortium 'eene Nederlandsche onderneming' was, en 20.000 aandelen à *f* 10,- werden aangeboden, is het niet verder gekomen dan een loffelijk streven.

Een mislukte aviateur

Behalve met ballonnen was er dus nog niet gevlogen in Indië, maar begin 1910 zou daar spoedig verandering in komen. Tenminste, dat kon men opmaken uit de uitlatingen van de acteur Henri Brondgeest, die op 6 februari van dat jaar in Tandjong Priok aan wal stapte. De acteertalenten van dit heerschap waren kennelijk zo groot dat hij de pers op Java ervan wist te overtuigen dat er spoedig zou worden gevlogen. Volgens die pers bracht hij twee vliegtuigen mee, maar het is nog steeds niet duidelijk wat voor types dat waren. Volgens sommige berichten een Demoiselle, een

ontwikkeling van Santos Dumont die door de fabriek van Clément-Bayard werd gebouwd, en een tweedekker, een Farman of een Sommer. Omdat er kennelijk geen foto's bestaan van deze toestellen (in Nederlands-Oostindië wel te verstaan) zal de oplossing wel nooit gegeven worden. Uit het verdere verhaal zal blijken dat het ook volstrekt onbelangrijk is met welk toestel Brondgeest zou experimenteren, al was het een Jumbo. De *Javabode* van 25 februari 1910 plaatste een advertentie: ‘Vliegproeven in Nederlandsch-Indië 13, 17 en 20 Maart. Expositie en Vliegtochten over verschillende tijden. Prijzen der plaatsen, (...)’ Deze demonstraties zouden plaatsvinden vanaf het terrein van de BBWS, hetgeen in klare taal betekent Batavia-Buitenzorg Wedloop-Societeit, een terrein waar ook ballon-oplatingen plaatsvonden. De advertentie was niet geheel onjuist, het vliegtuig (alleen de tweedekker was op tijd gearriveerd)

werd inderdaad getoond en ook de kleding van de acteur wees op enige kennis van zaken, khaki-kleding met de bekende muts met oorkleppen. De oogkleppen had hij thuis gelaten... Het publiek werd bovendien verblijd met een demonstratie ‘racen met een vliegmachien’, met dien verstande dat de wielen de grond niet verlieten, en de kist tot stilstand werd gebracht tegen een hek. Behalve vliegen liet ook het gebruik van de remmen te wensen over. Nadat het machien weer gerepareerd was, zou hij bij voldoende belangstelling opnieuw een poging wagen. Welnu, belangstelling genoeg, maar dan wel buiten het terrein van de BBWS, want dat kostte geen roepia. Als Brondgeest tegen beter weten in toch een keer zou opstijgen, zo zei men, dan kan men hem ook van de weg af zien, een redenatie die we ook bij andere vliegdemonstraties, waar ook ter wereld, toegepast zien.

Er kwam dus niet genoeg geld binnen, en Brondgeest, die na al dit vertoon Grondbeest werd genoemd, besloot met beide benen op de grond te blijven en naar verluidt vierde hij nog grote triomfen als ‘Dolle Hans’, maar dan wel in het theater. Maar dat is geen wonder, hij had in Batavia al getoond een groot acteur te zijn! Volgens *Het Vliegveld* van juli 1926 is zijn toestel, een Sommer, in de hangar verbrand.

Gijs Küller in zijn Antoinette.

Boven de klapperbomen

Na het debacle van Brondgeest bleef het, althans wat de aviatiek betreft, stil tot begin 1911. Een aantal machinefabrikanten in Soerabaja bracht een bedrag van *ƒ* 15.000, - bijeen om een aviateur, maar nu een echte, naar Indië te halen. Op 7 maart 1911 kwam Gijs Küller te Soerabaja aan, waar hij werd verwelkomd door het bestuur van de afdeling Soerabaja van de Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart. Een week later arriveerden zijn twee vliegtuigen, Antoinette eendekkers, waarmee hij in Europa al zoveel triomfen had behaald. Zoals reeds eerder is vermeld, had Küller de oorspronkelijke motor vervangen door een 60 pk ENV, waarin hij meer vertrouwen had.

In verband met een suikercongres (zonder Heerma van Voss overigens) werd een vliegweek voorbereid in de week van 22 tot en met 26 maart, die onder patronaat van de NIVvL zou worden gehouden. Op 22 maart zou dus de eerste vlucht boven Indië met een motorvliegtuig plaatsvinden, maar Küller wilde de menigte op die dag

niet teleurstellen en besloot eerst een paar proefvluchten te maken. Op 18 maart stond een gering aantal belangstellenden op het terrein Pasar Toerie te Soerabaja te kijken naar de voorbereidin-

No. 11 Folio K No. 1
Besluit 16-9-14-2

IN NAAM DER KONINGIN:
DE GOUVERNEUR-GENERAAL VAN NEDERLANDSCH-INDIË,
Verleent aan G. P. Küller -
vergunning, om op den voet van het Koninklijk Besluit van 20 Januari 1911 no. 22 (Indisch Staatsblad no. 138), zich in Nederlandsch-Indië te vestigen.
Gegeven te Buitenzorg den 20 sten October 1914.
Ter ordonnantie van den Gouverneur-Generaal,
De Gouvernements Secretaris,

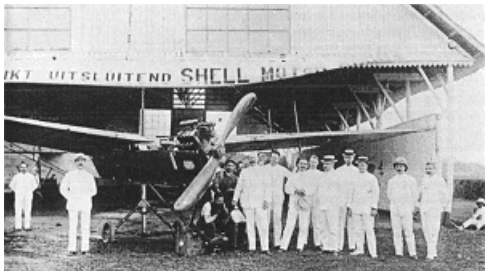
Pogingen van Küller om eind 1914 als instructeur-vlieger in dienst te komen van het Indische leger mislukten.

gen voor de eerste proefvlucht. Om een uur of elf in de morgen vond Küller alles gereed en even later zag men hem vlot opstijgen en een korte vlucht maken, waarna hij door een enthousiast publiek werd ontvangen. Hierna maakte hij nog een paar korte vluchten, waarbij hij tot boven de stad vloog, daarmede het verkeer stop zettend, want iedereen moest dit zien. 's Avonds vloeide de champagne rijkelijk, er was voor het eerst gevlogen!

De belangstelling voor de eerste officiële vlucht, die op 22 maart zou plaatsvinden, was natuurlijk helemaal overweldigend. Een van de aanwezigen was Rambaldo, die met kennis van zaken inlichtingen verstrekte over het weer. Er zat onweer in de lucht en er stond een flinke zeewind, maar voor dat laatste was Küller nog nooit uit de weg gegaan.

Om kwart over vier in de middag steeg hij op voor de eerste vlucht van die dag, vloog rond het terrein en landde voor de tribune. Hierna maakte hij nog een vlucht, maar inmiddels was het weer zodanig verslechterd dat hij het er voor die dag maar bij liet. Op de tweede vliegdag nam hij een passagier mee, de 1t kol Van Kappen. Ook deze vlucht was van korte duur, nu omdat de motor haperde.

De gehele vliegweek van Soerabaja werd een groot succes, en ook bij zijn verdere optreden in Semarang, waar het vliegterrein minder geschikt was, in Djokja, waar hij van de Sultan een gouden kris ontving, en in Medan op



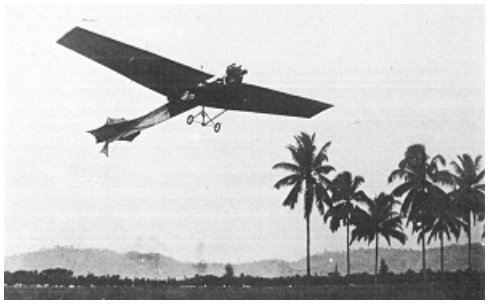
Küller, derde van rechts, te Djokja, augustus 1911.

De Antoinette van Küller boven Medan, lente 1911.

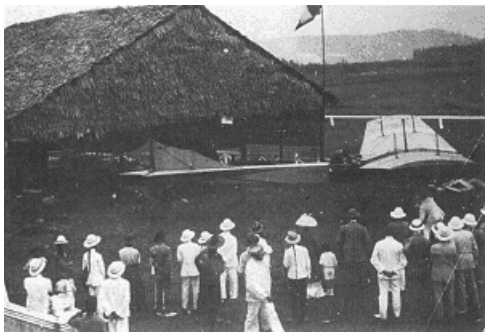
Sumatra wist hij het publiek tot groot enthousiasme te brengen. Demonstraties te Bandoeng en Batavia moesten voorlopig worden uitgesteld vanwege een cholera-epidemie, maar inmiddels had Küller een uitnodiging ontvangen om ook Brits-Indië te bezoeken. In een van de steden, Koeala Loempoer, ontving Küller na afloop van zijn demonstraties echter geen cent, omdat de Chinese organisator vond dat Küller niet als de vogels had gevlogen, dus met fladderende vleugels...

Terug in Indië vloog Küller dan eindelijk in begin augustus in Batavia. Ook hier onder grote belangstelling, onder anderen van de gouverneur-generaal. Op de laatste drie vliegdagen had Küller echter veel mankementen aan zijn toestel. Na Batavia volgde nog Solo op Midden-Java en toen was de koek op. Op alle vooraf aangegeven dagen had Küller getoond dat hij een vaardig luchtvaarder was. In november 1911 keerde hij voldaan terug naar Nederland.

Toen in 1914 berichten over de oorlog Indië bereikten, werd wanhopig gezocht naar vliegtuigen om de kort daarvoor opgerichte Proefvliegtuigafdeling voor het Nederlandsch-Indische Leger te versterken. Een commissie werd benoemd om het gerucht dat bij Soerabaja een vliegtuig zou staan na te trekken. Men vond inderdaad een aantal kisten, waarin onderdelen zaten van wat eens een Antoinette was geweest. Bij informatie bleek dat de eigenaar voor dit oud roest het aardige bedrag van *f* 40.000,- vroeg, en dat vond men toch een tikkeltje te gortig. Van de koop werd dus afgezien. Aangeno-

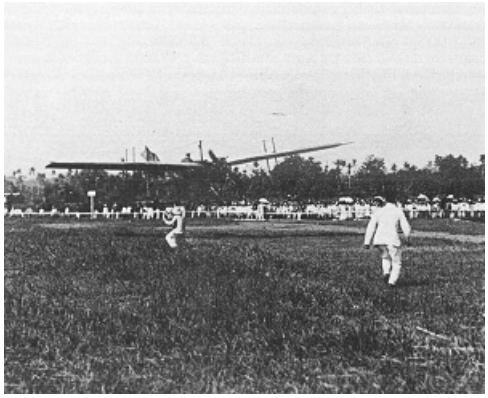


Start te Ipoh, Malakka, begin juli 1911.

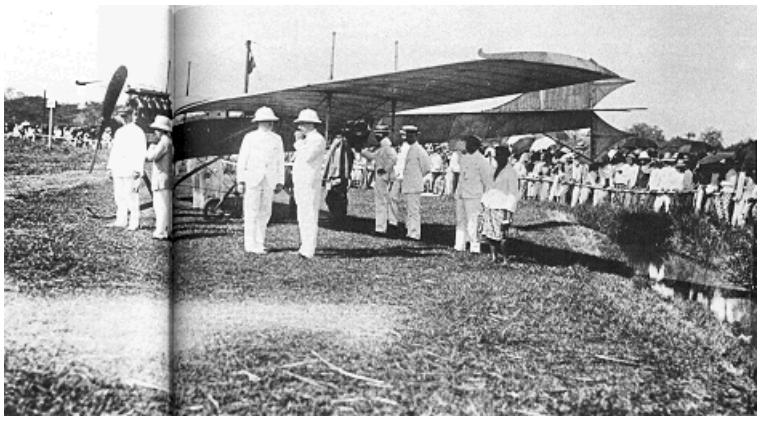


Belangstelling op Malakka, juli 1911.

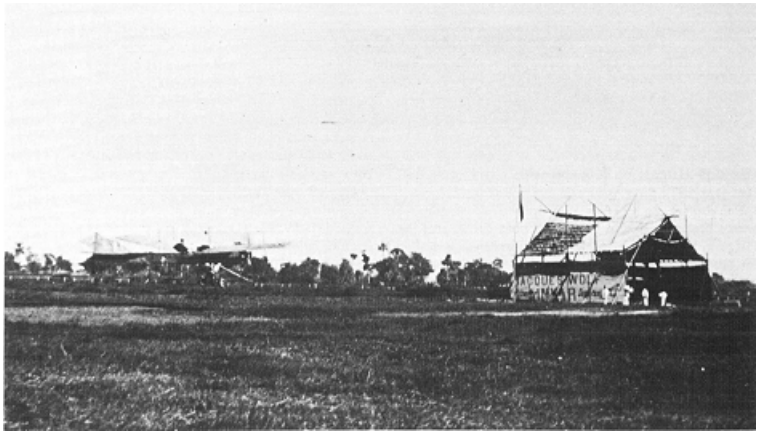
men mag worden dat dit één van de Antoinettes van Küller is geweest. Ook in 1911 liep Rambaldo met zijn vrienden H.G. van Steyn en dr. Van Schaik met plannen rond om op Java een vliegschool op te richten, motoren en vliegtuigonderdelen te importeren en overlandvluchten te organiseren. Bovendien zouden handelsbetrekkingen aangeknoopt moeten worden met omringende landen. Uit een artikel in het *Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt*, dat vier dagen na zijn dood verscheen, blijkt dat hij daarbij dacht aan het verkrijgen van een afzetgebied voor de Duitse luchtvaartindustrie, omdat Nederland toen een dergelijke industrie ontbeerde. Door de dood van Rambaldo is er van deze plannen niets terecht gekomen.



Demonstratie te Semarang, lente 1911.



Machtig vliegweertje in Semarang en veel publiek.



Low-level run, Semarang, lente 1911.

Jan Hilgers staande bij de Spin.

Het duo Hilgers en Koezminski

Het jaar 1912 ging voor wat betreft de aviatiek zonder enige activiteit aan Indië voorbij. In februari 1913 echter arriveerde in Soerabaja de man die als eerste Nederlander in Nederland het luchtruim had gekozen, J.W.E.L. Hilgers. In die zelfde maand kwam in Batavia de Rus P.A. Koezminski aan. Hilgers bracht twee Fokker-eendekkers mee, een daarvan uitgerust met een 100 pk Argus-motor, de andere met een 80 pk Renault. Verder had hij drie verschillende propellers meegebracht, een Eta, een Garuda en een Chauvière. Op 18 februari stond Hilgers gereed voor zijn eerste Indische vlucht, hetgeen nogal wat voeten in de aarde had. Eerst moest de juiste propeller geplaatst worden; welnu het bleek dat uitgerekend de derde schroef het juiste aantal omwentelingen maakte en er was dus veel tijd verloren gegaan. Uiteindelijk was het vliegtuig gereed en om kwart over vijf steeg hij op voor zijn eerste demonstratie. Het was ook bijna zijn laatste, want nadat hij enige malen boven de omringende kampongs had gevlogen, waarbij hij een hoogte

van circa 600 m had bereikt, zag men het toestel met de neus naar omlaag boven kampong Baliwerti neersuizen. Bij de plaats van het onheil aangekomen zag men Hilgers, ondanks zijn bruine ondergrond wat bleekjes, maar ongedeerd, uit een der kampong-gangetjes komen. Zijn toestel, of wat ervan over was, lag op een inlandse woning. De motor was geheel onbeschadigd! Hilgers was dus niet alleen de eerste Nederlander die in Nederland het luchtruim koos, hij was ook de eerste vlieger die in Indië een vliegongeluk op zijn naam bracht.

Indië niet geschikt voor vliegtuigen

Na enige vruchteloze pogingen met het tweede toestel keurde Hilgers het vliegterrein af en verhuisde naar Pasar Toerie, nog bekend van de vluchten van Küller. Maar daar lag het kennelijk ook niet aan en hiermee werden de pogingen bij Soerabaja opgegeven. Koezminski had inmiddels iets meer succes gehad. Op 17 februari wist hij vanaf het terrein van de BBWS bij Batavia na enige mislukte starts toch op te stijgen en hij maakte een mooie vlucht van een kwartier. Hij vloog met de Blériot-XI bis, een verbeterde uitgave van het Kanaal-type, waarmee de grote Louis in 1909 het Kanaal had bedwongen. Deze versie had een zeven-cylinder, 50 pk Gnôme rotatiemotor, luchtgekoeld dus. Koezminski zou later verklaren dat het vliegen in het regenseizoen problemen gaf, omdat ‘de atmosfeer verzadigd is van vocht’. Het is net, zo zei hij, ‘of je in een luchtledig zweeft en geen hoogte kunt houden’. Iets dergelijks zou Hilgers trouwens ook opmerken, want ook hij kwam met moeite omhoog. Er is zelfs een tijd geweest dat men er aan twijfelde of vliegen in de Oost wel mogelijk was. De lucht, zo beweerde men, was veel lichter dan in Europa, de atmosferische gesteldheid veel ongunstiger, de landingsterreinen waren veel slechter. Aan overlandvluchten behoefde al helemaal niet gedacht te worden, want al had je een goed startterrein, als er onderweg iets mis ging, kwam je in de sawah terecht. De prestaties van Hilgers en Koezminski versterkten de pessimisten nog in die mening.

In Batavia werd nog wel gevlogen, maar de kosten, *f* 6000,-, werden lang niet door de inkomsten, *f* 2000,-, gedekt. Koezminski vertrok dus naar Bandoeng waar hij zijn Blériot zodanig beschadigde dat hij zonder vliegtuig naar Semarang vertrok, waar een vliegweek was georganiseerd waarin beide vliegers hun kunsten zouden vertonen. Koezminski nam zich voor de tweede Fokker van Hilgers te huren, maar toen Hilgers zijn kist op de enige dag dat daar gevlogen werd kraakte, zag Koezminski van verdere deelneming af. Het ongeluk van Hilgers had wel grote hilariteit ten gevolge. Ondanks het ongunstige weer besloot hij toch een passagier mee te nemen. Maar de kist wilde alleen maar omlaag en de vlucht kwam ten einde in een moeras, waarbij en Hilgers en zijn passagier kopje onder gingen. Toen Hilgers, die op Java was geboren, opmerkte: ‘Is dat nou een land’, antwoordde een van de toeschouwers tussen twee lach-hikken door: ‘'t Is toch uw eigen land...’

Ondanks deze ervaringen bleef Hilgers toch in Indië achter, en hij zou nog lange tijd zijn beste krachten aan de luchtvaart schenken. Hij overleed op 21 juli 1945 in een Jappenkamp te Ngawi op Oost-Java.

Koezminski vloog nog in Solo en behaalde daar zowaar een primeur. Hij was de eerste aviateur die met volle snelheid een vliegtuig in een inlandse winkel parkeerde. De machine en de inboedel bleven niet onbeschadigd achter en Koezminski vertrok naar Europa, eerst naar Frankrijk en keerde daarna naar huis terug. Op 29 mei 1914 kwam hij om bij een vliegongeval waarbij zijn passagier, de luitenant Toestanowski gewond raakte. Met Küller, Hilgers en Koezminski was de koek op, en pas op 6 november 1915 zou er weer voor het eerst boven Indië gevlogen worden.

Op 20 maart 1915 werd de NIVvL wegens gebrek aan belangstelling opgeheven en het zou tot na de eerste wereldoorlog duren, alvorens men weer enige belangstelling ging tonen. Indië was nog een heel eind van de geregelde posten passagiersverbinding met het moederland verwijderd! Hiermee is aangetoond dat de burger-luchtvaart in onze Oost al een heel moeilijke start had! Een poging van Rambaldo om begin 1909 op Curaçao een vereniging op te richten liep op niets uit, zodat er van de West niets te vermelden valt.

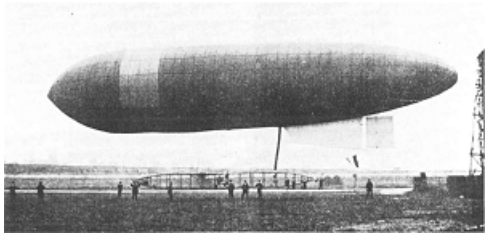
Het leger krijgt vleugels

Een Henri Farman HF-20 boven Soesterberg.

De De Brouckère-tweedekker van Ter Poorten.

Reeds in 1886 werd bij het Korps Genietroepen een ‘ballonpark’ opgericht, hoewel de aanduiding ‘park’ een tikkeltje overdreven was. Luchtschippers (ballonvaarders) hadden we nog wel niet, maar dat was nog niet zo'n groot bezwaar, want we hadden twee kabelballonnen dus van ‘varen’ kwam toch niets. Met de oprichting op 17 oktober 1907 van de NVvL werd een begin gemaakt met gerichte bevordering van de Nederlandse luchtvaart, en naar later zou blijken gold dit zowel de civiele- alsook de militaire tak. Toen in 1909 voor het eerst demonstraties met motorvliegtuigen in Nederland werden gegeven en de eerste aviateurs zich in Frankrijk lieten opleiden, begonnen vooruitstrevende lieden al te denken aan het militair gebruik van dit nieuwe middel. Al spoedig ontstonden er discussies over de voor- en nadelen van de vliegmachine, gezien ten opzichte van de al lang geaccepteerde ballonnen. Ook in ons land hield men zich bezig met het vraagstuk of een militair apparaat uitgerust moest worden met vliegtuigen, danwel met andere luchtvaartuigen. En het is niet verwonderlijk dat de voorkeur uitging naar de laatste groep, omdat we immers alleen nog maar gebrevetteerde ballonvaarders hadden en geen aviateurs. Omdat de regering tenslotte de knoop moest doorhakken werd een wijs besluit genomen: een commissie werd benoemd om de noodzaak van een militaire luchtvaartafdeling te bestuderen en bovendien om vast te stellen waaruit die afdeling zou moeten bestaan. Niet alleen een wijs besluit, maar bovenal met zorg gekozen, want de samenstelling van de commissie loog er niet om, met kapitein Post van der Steur, luitenant W.N. Bakker en kapitein Walaardt Sacré als meest betrokken bij de luchtscheepvaart. Er waren toen - de commissie werd op 26 maart 1910 benoemd - nog geen gebrevetteerde militaire aviateurs, zodat de aanwezigheid van uitsluitend ballonvaarders van invloed was op het rapport dat de commissie in april 1912 indiende.

Inmiddels was in de ons omringende landen een duidelijke voorkeur voor het vliegtuig zichtbaar geworden, hetgeen zijn oorzaak vond in de geweldige vorderingen die met dit vliegend apparaat werden gemaakt. De ballon, die ‘opgeblazen concurrent’, kwam meer en meer op de achtergrond en ook het bestuurbare luchtschip ondervond zo veel tegenslagen, dat aan het militaire



Geschenk van dhr. W.J. Jochems, het motorluchtschip ‘Duindigt’, type Zodiac.

nut werd getwijfeld. Onder deze omstandigheden moest de regering een beslissing nemen. Toen ze dit deed door voor te stellen een bepaald bedrag vrij te maken voor het onderhoud van de, door de heer W.J. Jochems (dezelfde, die in 1909 Lefèbvre boven Groot-Persijn liet vliegen) gratis aangeboden motorballon 'Duindigt', ging de Tweede Kamer daar niet mee akkoord.

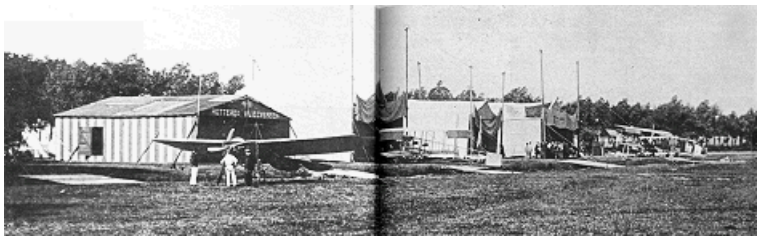
Ballonnen of vliegtuigen

Van alle aanbevelingen van de commissie, die dus hoofdzakelijk betrekking hadden op ballonnen, wilde de kamer uitsluitend ingaan op de aanbeveling om te komen tot de aanschaf van vliegtuigen. De betrokken minister haastte zich het voorgestelde bedrag terug te nemen en wachtte op nieuwe voorstellen. Inmiddels was er echter een en ander gebeurd dat van beslissende invloed op de besluitvorming zou zijn. In oktober 1910 werd een viertal officieren door het ministerie van oorlog uitgenodigd om aanwezig te zijn bij een vliegdemonstratie in St.-Job-in-'t Goor bij Antwerpen. De betrokken officieren kwamen enthousiast terug, en verzochten de minister om een jaar verlof met behoud van wedde om op eigen kosten vlieglessen te kunnen volgen. Dit werd toegestaan en de lt Ter Poorten van het Indische leger, de lts Versteegh, van Heyst en Coblijn behaalden hun vliegbrevet. Ter Poorten deed dat op een de Brouckère-tweedekker. Omdat het brevet hem op 30 augustus 1911 werd uitgereikt, was hij de eerste Nederlandse beroeps-officier-vlieger. Jaques Labouchère had zijn brevet al in december 1910 ontvangen, maar hij was reserve-officier. Versteegh ging naar Oostenrijk en hij behaalde zijn brevet, dat hij op 2 november 1911 van de Oesterreichische Aeroclub te Wiener-Neustadt ontving, op een Etrich Taube. Versteegh was hiermee de eerste officier-vlieger van het Nederlandse leger. Van Heyst leerde vliegen in België, maar deed de brevetproeven op Soesterberg en op 31 december 1911 ontving hij brevetnr. 7 van de NVvL. Coblijn benutte een Bréguet en hij ontving zijn brevet op 6 februari 1912. Toen dus de beslissing moest vallen over de richting waarin onze militaire luchtvaart zich zou moeten ontwikkelen hadden we gebrevetteerde beroeps- en reserve-officieren.

De herfst-manoeuvres van 1911

Er gebeurde echter nog meer. In September 1911 werd voor het eerst in de geschiedenis van het Nederlandse leger bij manoeuvres gebruik gemaakt van vliegtuigen. Aanwezig waren: de res lt J. Labouchère met Zodiac, de militiesgt, maar op dat moment burger, F. Lütge met een Blériot, de dpl sgt Van Meel met H. Farman-militaire tweezitter, de burger-aviateur J. van Bussel met een Blériot van de RVV, de dpl sgt H. Bakker met zijn Blériot en ten slotte de lt Ter Poorten die op de eerste dag vanuit Kievit-Hasselt overvloog naar het vliegkamp met zijn de Brouckère-tweedekker. Het 'militaire' van de Farman van Van Meel moest niet te letterlijk worden genomen. Het

Jacques Labouchère met voor zich kap Walaardt Sacré in de Zodiac.

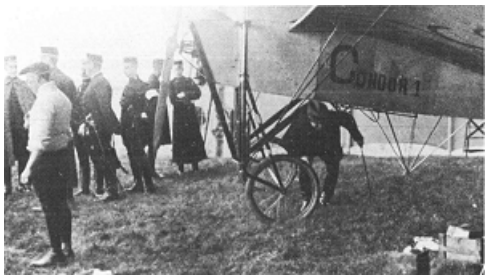


Activiteit op het vliegterrein 'De Pettelaar' tijdens de herfstmanoeuvres van september 1911.

vliegtuig was niet uitgerust met een mitrailleur, kanon, bommen of granaten, maar het bood plaats aan een waarnemer en het kon langdurig in de lucht blijven. Toen de kruitdampen waren opgetrokken en men een duidelijk beeld kreeg van de waarde van het vliegtuig bij deze oefening kon men een aantal conclusies trekken. Om met het slechte nieuws te beginnen, er kon alleen gevlogen worden bij dageraad en tegen zonsondergang, er kon alleen op lage hoogte geopereerd worden, het terrein, 'de Pettelaar' bij Den Bosch, was niet geschikt en te klein, bovendien had men kritiek op de organisatie op dat terrein. Van de ingezette vliegtuigen (alle privé-bezit!) kon slechts de helft een tweede man meenemen. De eigenaars moesten zelf de schade aan hun vliegtuigen betalen. Genoeg redenen dus om twijfel te doen ontstaan aan de inzetbaarheid van vliegtuigen voor militaire doeleinden. Toch was men niet ontevreden, omdat er verzachtende omstandigheden konden worden aangevoerd. De vliegers waren niet bedreven in overlandvluchten en hadden nog al eens problemen met de navigatie, dat gold vooral voor de een-

De toenmalige minister van oorlog, H. Colijn, bezoekt het militaire vliegkamp, september 1911.

zitters. De vliegtuigen waren voor militair gebruik ongeschikt, hoewel de Farman en Zodiac geen problemen gaven. Ook de waarnemers, de lts Coblijn, van Heyst en Visser, hadden geen ervaring en dat was in hun rapportages dan ook wel te merken. Gezien het feit dat de ingezette vrije ballonnen (eigendom van de NVvL) in het geheel niet konden worden ingezet is het vliegtuig er bij deze manoeuvres nog bijzonder gunstig van afgekomen. Ten slotte was de vlucht die Labouchère met de lt-gen Snijders op zijn Zodiac uitvoerde, een groot succes. De chef-staf van ons leger kwam met enthousiaste verhalen terug op het vliegkamp en wat hem betrof was er geen twijfel mogelijk: ons leger moest op korte termijn uitgerust worden met vliegtuigen. De inzet van de vliegers werd door de leiding beloond met het benoemen van Bakker, Labouchère, Van Meel en Ter Poorten tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau met de Zwaarden. Waarom Lütge en Van Bussel werden uitgesloten is ons niet bekend, wellicht omdat zij burger waren.



Minister Colijn inspecteert de Blériot van Henri Bakker van De Condor, september 1911.

Militaire pioniers:
kap Walaardt Sacré bij een Farman HF-22.

Lt Versteegh.

Lt Coblijn.

De keus wordt gemaakt

Tijdens de zitting van de Tweede Kamer van 21 december 1911 kwam de militaire luchtvaart ter sprake. Toen bleek dat een meerderheid niets voelde voor het toekennen van gelden voor 'minderwaardige luchtschepen' (bedoeld werd het luchtscheepje 'Duindigt' van Jochems) werd al duidelijk dat deze volksvertegenwoordiging niet over één nacht ijs wilde gaan en wilde afwachten wat het rapport van de Militaire Luchtvaart Commissie zou bevatten.

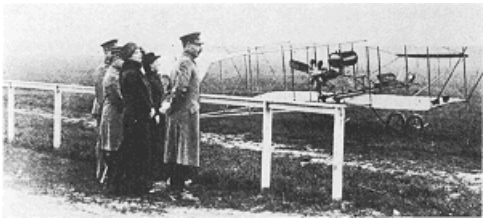
Zoals reeds bekend is, kwam dat rapport in april 1912 met een aantal aanbevelingen. In een notedop kwam het hierop neer: overgaan tot de oprichting van een centraal orgaan voor militaire luchtvaart; een officier aanwijzen om deze oprichting voor te bereiden; het indienen van begrotingsvoorstellen. In de bijlage werd duidelijk dat gestreefd moest worden naar een geleidelijke opbouw, klein beginnen, langzaam uitbreiden en dan kijken welke richting het beste is. De aanschaf van eigen vliegtuigen was nodig en de nadruk werd gelegd op de noodzaak om de Nederlandse industrie hierbij in te schakelen. Toen de Tweede Kamer dit rapport had bestudeerd en bovendien de berichten vanuit de ons omringende landen had verzameld, kwam bij de behandeling van de begroting voor het ministerie van oorlog duidelijk de voorkeur voor de oprichting van een luchtvaartafdeling met uitsluitend vliegtuigen naar voren. Met deze vaststelling kon de minister aan de gang en nu werd er ook niet meer geaarzeld. Onze drie militaire aviateurs, Van Heyst, Versteegh en Coblijn kregen de opdracht cursussen te gaan volgen, zowel in eigen land als in Duitsland, ter bestudering van de vliegtechniek. Op 1 mei 1912 werd kap Walaardt Sacré te werk gesteld bij de chef-staf, teneinde de organisatie van de militaire luchtvaartafdeling voor te bereiden. Zoals bekend was deze als ballonvaarder nog steeds voorstander van een militair apparaat met vrije- en kabelballonnen en luchtschepen, maar toen de aanschaf daarvan door onze volksvertegenwoordiging werd afgewezen, was hij realist genoeg om zich volledig in te zetten voor een organisatie met uitsluitend vliegtuigen. Hierna ging alles snel, vooral toen eind 1912 in de begrotingsvoorstellen de aankoop van een vliegterrein en een bescheiden aantal vlieg- tuigen werd goedgekeurd. Op 28 maart 1913 kwam Soesterberg in het bezit van de Staat der Nederlanden. Er moest een bedrag van *f* 266.000,- voor neergelegd worden, en bovendien nog eens *f* 44.000,- voor de opstallen en de inventaris. Deze som werd uitgesmeerd over een aantal jaren anders was de pot 'oorlog' al direct uitgeput geweest.

Lt Van Heyst, de eerste invlieger van de LVA.

Welke vliegtuigen?

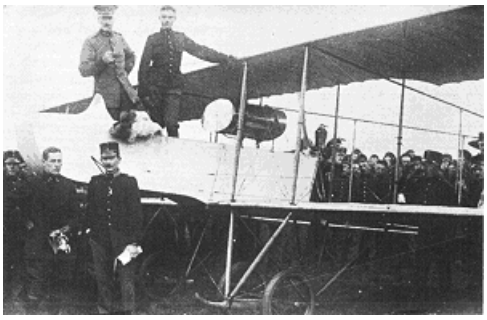
Bleef nog de aankoop van vliegtuigen. Hoewel er stemmen opgingen om toch vooral Nederlandse constructies te kopen werd een commissie bestaande uit kap Walaardt Sacré, de lt van Heyst en ir. John Roozendaal, naar Frankrijk gestuurd om rond te kijken. Roozendaal was een bijzonder goede keus, want hij was als geen ander zo nauw betrokken geweest bij de technische ontwikkeling van de aviatiek. Hij woonde in Berlijn, schreef regelmatig voor het Duitse blad *Der Motorwagen* over de technische opbouw van vliegtuigen, en was een persoonlijke vriend van de gebroeders Wright. Hij was ook de eerste Nederlander die met een motorvliegtuig de lucht inging toen hij op 9 oktober 1908 als passagier met Wilbur Wright boven Le Mans meemocht. Het drietal bezocht verscheidene vliegkampen, onder andere Buc waar zij de militaire Farmans bewonderden, Le Crotoy waar de Caudron werd gedemonstreerd en terug op Buc bij de vliegschool van Blériot. Teruggekeerd in Nederland werden hun bevindingen verzameld en bestudeerd, en als winnaar kwam de Farman F-20 te voorschijn, een betrouwbare tweedekker die voor de Nederlandse eisen het meest geschikt werd bevonden. Op 1 juli 1913 was het dan zover: bij KB nr. 29 van 16 april had ons leger zijn eigen Luchtvaartafdeling!

Herinnert men zich nog dat in het rapport van de commissie gesproken werd over klein beginnen? Welnu, die aanbeveling werd naar de letter opgevolgd, want de militaire luchtvaart begon met 1 (één) vliegtuig (de Brik van Marinus van Meel), een commandant in de persoon van kap Walaardt Sacré, drie



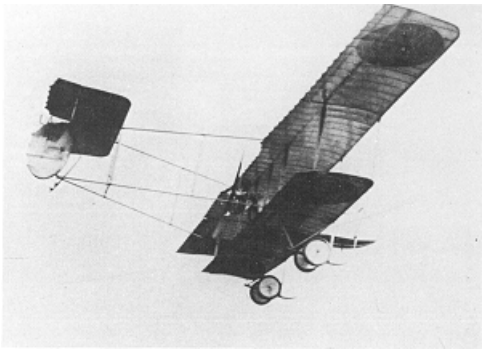
H.M. de Koningin bezoekt de LVA, Soesterberg, oktober 1913.

Lt Van Heyst start met de Brik nr. 1, september 1913.



Militaire belangstelling bij de Brik nr. 2, september 1913.

Leo van Steyn bij zijn Farman tijdens de herfstmanoeuvres, september 1913. Links staat Versteegh.



Een Farman HF-20 van de LVA met de grote oranje cirkels.

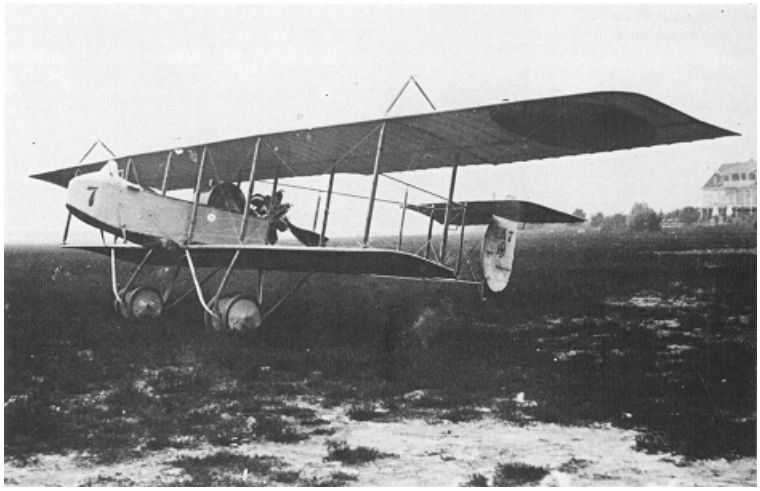
beroeps-officieren-vlieger, W.C.J. Versteegh, F.A. van Heyst en L.F.A. Coblijn, een sgt-maj administrateur, de vdg-vlieger Van Meel, die eigenlijk burger was, en een Spijker-automobiel. Van Meel bleef voorlopig nog werkzaam als constructeur, Versteegh zou zich ontpoppen als instructeur en Van Heyst mocht voor invlieger spelen. En Coblijn? Die zorgde ervoor dat de werkplaats altijd voldoende emplooi had door altijd wel iets te breken. In september 1913 kon de jonge afdeling, met steun van anderen, al meteen aan het werk, want van 22 tot 25 september was het weer tijd voor de herfstmanoeuvres. De lt Van Heyst nam deel met de Brik, Leo van Steyn was aanwezig met zijn eigen Farman, Van Meel vloog zijn derde constructie en vdg Henri Bakker had zijn eigen Blériot meegebracht. Als waarnemers fungeerden de lts Versteegh en Hofstee en de commandant in eigen persoon. Van Steyn had op 28 maart 1913 brevetnr. 1268 van de Franse luchtvaartclub ontvangen en hij maakte meteen al indruk door van Etampes naar Wassenaar te vliegen, waar hij net op tijd aankwam om deel te nemen aan het militaire gebeuren. Bovendien wist hij na de manoeuvres het Nederlands hoogterecord op 3000 m te brengen. Hij keerde terug naar Etampes, waar hij op 20 maart 1914 overleed.

In oktober 1913 arriveerden in Nederland de drie aangekochte Farmans F-20 en bezaten we dus vier vliegtuigen, de Brik (LA 1) en de drie Farmans (LA 2 tot en met LA 4). Inmiddels was de afdeling versterkt met de lt J. Roeper Bosch, die les had gehad van Van der Burg en die op 21 mei 1913 het Nederlandse brevetnr. 9 op de Molenheide mocht ontvangen. Het FAI-brevet was intussen uitgebreid met het militair brevet dat onder andere overland- en hoogtevluchten voorschreef. Van Heyst was de eerste die aan de eisen voor dit militair brevet voldeed, kort daarna gevolgd door Versteegh.

Artillerie-waarneming

Met de vier vliegtuigen, die op 13 juni 1914 werden aangevuld met de vierde constructie van Van Meel die als de Grote werd aangeduid en de registratie LA 5 ontving, werd intensief geoefend. Er ging hier en daar wel eens iets kapot, maar intussen deed men ervaring op, de overlandvluchten werden langer, de hoogte waarop men vloog nam toe, kortom men leerde! Er werd nu ook deelgenomen aan artillerie-oefeningen te Oldebroek waarbij onder meer proeven werden genomen met signaallampen, dit alles tot grote tevredenheid van de commandant. Op 28 juli 1914

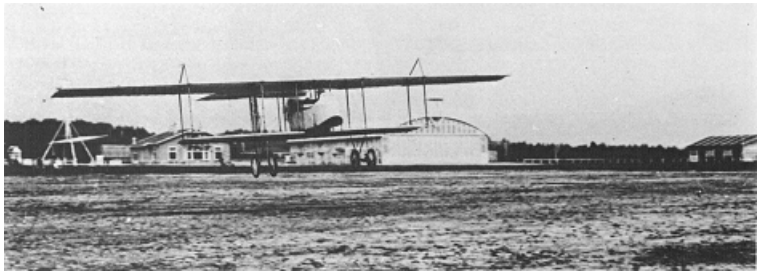
arriveerden twee nieuwe Farmans, type F-22, waarvan één bestemd was voor de marine, die op Soesterberg onderdak had gevonden voor de opleiding.



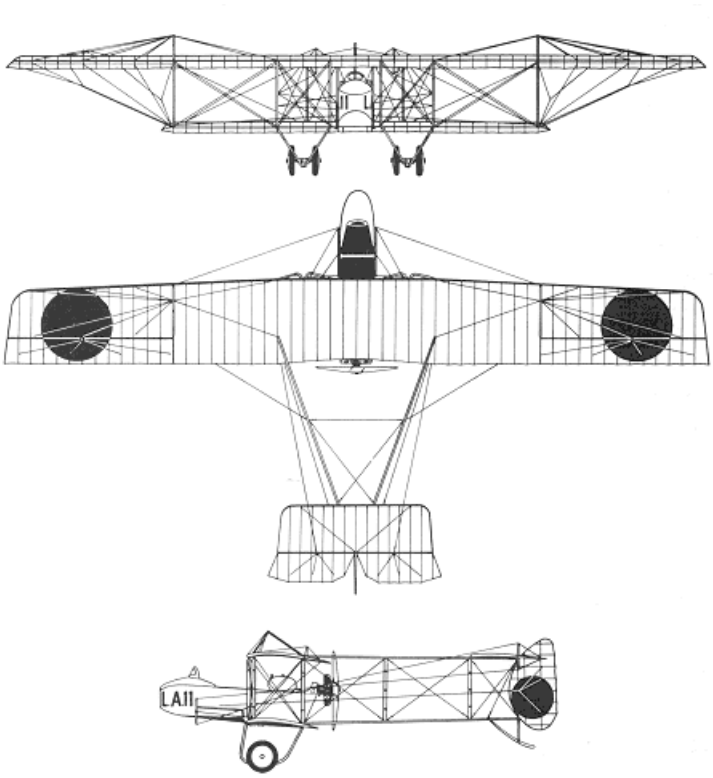
De LA-7, een Farman HF-22 van de LVA op Soesterberg.

Inmiddels is het tijdstip genaderd waarop de eerste wereldoorlog begint en dit boek eindigt, maar vermeld dient nog te worden dat, toen de spanning in ons deel van de wereld steeg, de chef van de Technische Dienst van de Luchtvaartafdeling, ir. H.A. Vreeburg, met Henri Wijnmalen naar Frankrijk werden gestuurd om nog net voor het sluiten van de markt een aantal Farmans te kopen. Dat lukte maar gedeeltelijk, want zoals hiervoor werd beschreven kwamen twee ervan eind juli binnen. Twee werden nog naar Erquelines in België vervoerd, waarvan er een op 2 augustus per trein arriveerde. De vierde van deze serie kwam niet meer op tijd weg, maar dat was tegen het zere been van de marine-officier H.G. Van Steyn, een broer van de op 20 maart 1914 overleden Leo van Steyn, die onder geweervuur van Belgische gendarmes opsteeg en het vliegtuig op 3 augustus overvloog. Nederland begon de mobilisatie dus met negen vliegtuigen (LA 1 tot en met LA 9, waarvan eigenlijk een van de Marine), en het zou nog een hele tijd duren voor er uitbreiding kwam.

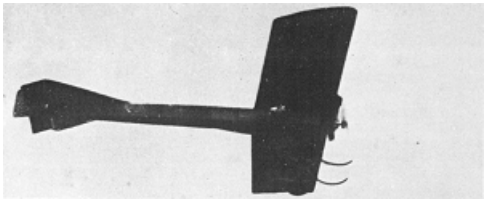
De kreukelzones van de LA-6, op 28 januari 1916 verongelukt nabij Soesterberg.



Start van een Farman HF-20 op Soesterberg (rechts boven).



Driezijden-aanzicht van de Farman HF-22, getekend door Thijs Postma.



De 'Indische' De Brouckère-Deperdussin.

In de tropen

In het vorige hoofdstuk is vermeld hoe het een aantal burgervliegers in ons Indië is vergaan, en het is begrijpelijk dat de verwachtingen met die ervaringen niet hoog gespannen waren. Er waren heel wat lieden die het vliegen in de tropen onmogelijk achtten. Er zouden gaten in de lucht zitten, ook al had niemand die ooit gezien, de lucht zou lichter zijn, al had niemand dat gewogen en bovendien waren de atmosferische omstandigheden niet geschikt voor de vliegerij. Hoe de vliegende honden dat daar deden was niet bekend, die hadden we hier nog niet eens. Het is begrijpelijk dat in die sfeer van wantrouwen op een verzoek van de lt Ter Poorten, om op kosten van het gouvernement vliegles te mogen nemen, afwijzend werd beschikt. Als hij zo graag zijn nek wilde breken dan kon dat op eigen kosten en met eigen risico geschieden. Dus nam hij een paar maanden verlof en wist bij de Brouckère in België zijn brevet te behalen. Hij nam deel aan de manoeuvres in september 1911, waarvoor hij speciaal toestemming had verkregen van het ministerie van koloniën. Hoewel de legerleiding in de Oost nog steeds twijfelachtig stond tegenover het nieuwe wapen, kwam de ontwikkeling nu in een stroomversnelling terecht. Ter Poorten kreeg opdracht zich in het buitenland te oriënteren op de organisatie en inventarisatie van militaire vliegdiensten en zo bracht hij enige tijd door op het vliegterrein Bétheny, nabij Reims, waar hij zich liet onderrichten op Deperdussins. Half 1912 werd een bestelling gedaan op twee Farman-tweedekkers en een Deperdussin-eendekker. De levering werd gegund aan het Belgische bedrijf van Leon de Brouckère, die beide types in licentie bouwde. Begin 1913 kwam Ter Poorten met de Deperdussin in Indië aan en het zag er even naar uit dat hij met de opleiding kon beginnen. De toenmalige legercommandant van het KNIL, generaal van Daalen, was echter nog steeds niet van plan om voor die 'bevlieging' geld uit te geven en dus werd het toestel voorlopig opgeslagen. Toen door klimaatsinvloeden de houten constructie uiteen begon te vallen, werd aan het ministerie van koloniën gevraagd de tweedekkers nog even achter te houden, hetgeen geschiedde. Toen de Brouckère dit vernam, bood hij aan de houten constructie te vervangen door een metalen en dus werd de Deperdussin, zonder anders van de grond te zijn geweest dan aan de havenkraan, teruggestuurd.

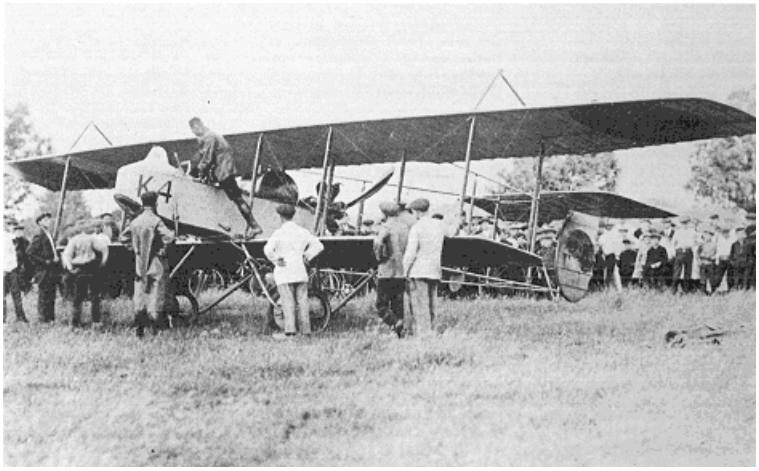
Ook met de opleiding van officieren-vlieger voor het KNIL had men met tegenslagen te kampen. Kap Darlang brak beide benen toen hij in december 1912 tijdens een vliegles op Genck (België) wegens mist plotseling moest landen. Ook de lt Spandaw (of Spandau) was niet erg fortuinlijk, toen hij in maart 1913 een door 'koloniën' gekochte Farman/de Brouckère tweedekker ging beproeven. Het toestel werd bestuurd

door Paul Hanciau, de vlieger van het bedrijf en deze wist met moeite het vliegtuig op een bijzonder slecht terrein te landen, waarbij alleen materiële schade ontstond. Spandaw behaalde zijn brevet korte tijd later te Genck, en hij ontving het op 26 september 1913. Toen twee nieuwe toestellen gereed waren, werden ze door de lt-ter-zee Henri van Steyn en Spandaw ingevlogen en in orde bevonden. Midden juni 1914 vloog Spandaw de tweepersoons Deperdussin eendekker zonder problemen van Genck naar Soesterberg en eind juni bracht hij ook de eenzitter, een monocoqueconstructie, over. Toen hij op de avond van 2 juli

1914 deze eenzitter op Soesterberg beproefde, gleed hij uit de linkerbocht naar omlaag en werd met ernstige verwondingen naar het Militair Hospitaal in Utrecht vervoerd. Daar overleed hij in de vroege ochtend van de 3de juli. Toen de eerste wereldoorlog uitbrak, zat Indië nog steeds zonder een enkel vliegtuig, bovendien was aankoop in Europa niet meer mogelijk. Toch was er vooruitgang te bespeuren, want toen gen Van Daalen werd opgevolgd door gen Michielsen werd kort daarna, op 30 mei 1914, de Proefvliegtuigafdeling van het Nederlands-Indische leger opgericht, waarmee de grondslag werd gelegd voor de militaire luchtvaartafdeling in onze koloniën. Hoewel de vorige legercommandant in een schrijven zijn twijfels uitte over de noodzakelijkheid om officieren tot vlieger op te leiden - hij gaf in verband met de kosten de voorkeur aan vanwege het departement van oorlog bezoldigde chauffeurs, terwijl de waarnemers officieren moesten zijn - werd toch een aantal officieren van het KNIL in het buitenland en later ook op Soesterberg tot vlieger opgeleid.

Voor de aankoop van vliegtuigen moest, in verband met de oorlogstoestand in Europa, uitgeweken worden naar Amerika, maar inmiddels zitten we dan al buiten de tijdsperiode die in dit boek ter sprake komt. Met de oprichting van de militaire Luchtvaartafdeling, op 1 juli 1913 op Soesterberg, en van de Proefafdeling, op 30 mei 1914 in Indië, was vorm gegeven aan een georganiseerde luchtvaartorganisatie, die daarvoor aan de civiele luchtvaart was onthouden.

In dit boek is gepoogd een tipje van de sluier op te lichten die de traagheid van onze luchtvaartontwikkeling bedekte, een traagheid die op 1 augustus 1919 bij de opening van de Eerste Luchtverkeerstentoonstelling Amsterdam werd omgezet in een blijde activiteit. KLM, Fokker, Koolhoven, de Indiëvluchten en nog veel meer vormden een schitterend bewijs van de creativiteit, het ondernemersschap, de dadendrang die - al was het wat laat - ons land overal ter wereld een naam als luchtvaartnatie zouden geven. Het waren de mannen van het eerste uur die deze creativiteit, dit ondernemersschap, deze dadendrang het onmisbare fundament gaven. Als hulde aan die mannen is dit boek geschreven.



Een koloniale Farman HF-22, de K-4, waarmee de KNIL-vliegers op Soesterberg werden opgeleid.

Register

Aëro Club de France, 25, 35, 37, 50, 54, 57, 66, 86
Allers, 82
Archer, Ernest, 38, 56, 58, 92
Ariel, Mij., 16, 18
Armstrong-Whitworth, fabriek, 55
Automobileclub de France, 50
Aviator, zie Compagnie etc.

Bahle, F.K. (Frits), 38, 44, 65, 92
Bakker, H. (Henri), 40, 44, 58, 59, 84, 92, 115, 117, 121
Bakker, W.N., 15, 17, 114
Baudot, Paul, 35
Beaumont (Conneau, Jean), 75
Béchereau, Louis, 55
Beer, B. de, 58, 83, 84
Bentum, A. van, 82
Blériot, Louis, 13, 34, 50, 78
Blom-Verhulst, 44, 58
Boerlage, G.D., 84-86
Bogaerts, A.J., 67
Boom, J.A., 12
Boon, N.J., 71
Born, C. van den, 28
Bosano, Felix, 77
Bosch van Drakestein, Jhr. G., 58
Bossers, A.J., 38
Brindejonc des Moulinais, Marcel, 77
British Deperdussin Co. Ltd., The, 55
Brondgeest, Henri, 104, 105
Burg, H.J.C.W. (Heinrich) van der, 65, 90, 121
Busch, Constant, 40, 44, 56, 58
Bussel, Joseph van (Maurer), 43, 58, 59, 92, 115, 117

Carley, Joop, 40, 44, 92
Chanteloup, P., 43, 78
Chavez, Géo, 28, 50, 71
Chevillard, Maurice, 78
Clemenceau, 16
Coblijn, L.F.A., 115, 117, 119, 121
Compagnie Internationale d'Aviation ‘Aviator’, 44, 58, 92
Conder, NV Ned. Aviateursmij., De, 40, 43, 44, 58, 59
Conneau, Jean (Beaumont), 75
Convert, H., 44
Cremer, Frits, 100
Curtiss, Glenn H., 25

Daalen, gen van, 124, 125
Dahm, ir., 77
Darioli, Ernesto, 59, 72
Darlang, F., 124
Delagrange, Léon, 15, 16, 18
Deperdussin, zie Société etc.
Dinger, notaris R., 32
Dooren, J. van, 96
Donnet, J., 44
Douhet, gen Giulio, 32
Dufour, 50, 51
Dumonceau, 44
Düsseldorfer Luftfahrer Club, 78
Dutrieu, Hélène, 72
Duyl, J.C.H. van, 43

École des Pilotes, 21
Eerste Luchtverkeerstentoonstelling Amsterdam (ELTA), 79, 125
Eerste Nederlandsche Vliegvereeniging (ENV), 27, 38, 43, 44, 56, 58, 61, 65, 92

Efrimow, zie Jefrimow.
Erste Deutsche Automobil-Fachschule, 99

Farman, gebr., 13
Farman, Henri, 50, 51, 65
Fédération Aéronautique Internationale (FAI), 12, 58
Feure, Georges de, 101
Flugapparate-Bauanstalt Deutschland, GmbH, 82
Flugmaschinenwerke Goedecker, 67
Fockema, D., 41
Fokker, A.H.G. (Tonny), 33, 50, 55, 61, 62, 65, 67, 99-101
Fokker Aeroplanbau, 100
Fokker Aviatik GmbH, 33, 100
Franchimont, ir., 92

Garros, Roland, 75
Gaudart, Louis, 21
Goedecker, Jacob, 67, 99, 100
Goffer, van, 83
Gordijn, H.J., 83
Guillaux, Maurice, 77

Haendel, J.F., 25
Hagens, Hubert, 44, 88
Hamers, J., 92
Hamers, Ph.J., 92
Hanciau, Paul, 124

Hanriot, Marcel, 42, 51, 67, 73, 94, 101
Hardonk, H.W., 83, 84
Heerma van Voss, S.C.J., 13, 15-17, 38, 105
Hendrik, Z.K.H. Prins der Nederlanden, 19, 77
Hermanos, Mendizabal, 47
Heutsz, gen van, 41
Heyst, F.A. van, 42, 61, 65, 115, 117, 119, 121
Hilgers, J.W.E.L. (Jan), 32-35, 39, 42, 43, 50, 51, 61, 65, 92, 94, 100, 110, 111
Hoedt, G., 15
Hofstee, M.L.J., 121
Hondt, M. de, 15, 16, 21
Industriëele Mij. 'Trompenburg', NV., 53, 84, 101

Jefrimow, M.N., 28
Jochems, W.J., 19, 57, 115, 119
Josephus Jitta, 92

Kampioen, NV. Ned. Av. Mij., De, 40, 43, 44, 47, 58, 59
Kanters, H., 40, 59
Kappen, lt kol van, 106
Kapteyn, Albert, 12, 90
Kinet, Nicolas, 71
Kluytmans, ir. J., 82
Koezminski, P.A., 110, 111
Koning, Sieb, 58, 66
Koninklijk Nederlansch-Indisch Leger (KNIL), 124, 125
Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart (KNVvL), 13, 67, 77
Koolhoven, S.F.W. (Frits), 27, 39-42, 51, 54, 55, 65, 73, 92, 94, 99, 101
Kreutzer, Martin, 100
Küller, G.P. (Gijs), 15, 25, 27, 38-41, 50, 51, 53, 83, 92, 105-108, 111
Küntner, 67

Labouchère, Jacques, 56, 57, 115, 117
Labouchère, René, 57
Lambert, Comte Charles de, 15-18, 71
Lanschot, mr. E.P. van, 38
Latham, Hubert, 27, 28, 71
Leblanc, Alfred, 56
Lefèbvre, Eugène, 16-19, 37, 71, 115
Legagneux, George, 42, 51, 72, 73, 94
Leitner, Baronesse von, 33
Levasseur, Julien, 77
Lewkowitsj, Ladislaus, 38, 56, 92
Ligue Nationale Aérièn̈ne, 21
Loomans, Willy, 84
Luchtvaart-Afdeeling (LVA), 79, 119, 125
Lütge, H.F. (Frits), 44, 56-58, 115, 117

Maasdijk, C. (Clément) van, 32, 34, 35, 37, 71, 88

Maatschappij voor Luchtvaart (MvL), NV., 40-44, 51, 52, 55, 59, 65, 75, 94, 95
Matsiewitsj, kap L., 28
Maurer, Johann Joseph (van Bussel), 43, 58, 115
Meel, Marinus van, 42, 47, 65, 67, 92, 95, 96, 115, 117, 119, 121
Meel's Vliegtuigenfabriek, NV, van, 96
Michielsen, gen J.P., 125
Minerva, fabriek, 54
Moerkoert, B., 40, 59

Monnier Harper, A., 44, 47
Morane, Léon, 50, 100
Mouette, La, 21
Mulder, A.F.R.M.C.H.W. (Adriaan), 40, 44, 47, 58, 59, 66, 88, 92
Mülertt, Eugène, 47

Nederlandsch-Indisch Consortium voor Luchtvaart, 104
Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart (NIVvL), 104, 105, 111
Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart (NVvL), 12, 75, 114, 115
Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, NV., 53, 101
Nieder-rheinischer Verein für Luftfahrt, 79
Nieuport, Edouard, 71

Oertz, Max, 53
Österreichische Aeroclub, 115
Olieslagers, Jan, 28, 61, 65, 66, 71, 72, 77, 78, 88
Olieslagers, Max, 72, 77
Onnen, ir. M.F., 104

Pégoud, Adolphe, 78
Pierrot, Armand, 95
Platz, Reinhold, 100
Poorten, H. ter, 115, 117, 124
Pop, G.J.C.A., 41
Post van der Steur, P.J., 12, 114
Pot, A., 44
Proef Vliegtuigen Afdeeling (PVA), 33, 107, 125

Rambaldo, A.E., 12, 104, 106, 108, 111
Rees, D.F.W. van, 104
Reese, D.A.M., 43, 59, 78
Reinders, W.A., 88
Riemsdijk, Jhr. F.E. van (Freddy), 25, 28, 50
Rijk, Beatrix de, 67
Robur, NV. Mij., 84-86
Roeper Bosch, L.J., 121
Rolls, Charles, 28
Roos, P. de, 92
Roozendaal, ir. John (ook Rozendaal), 27, 119
Rotterdamsche Vliegvereeniging (RVV), NV., 43, 59, 78

Santos Dumont, Alberto, 13, 104
Schaik, dr. van, 108
Schepper, E.J. de, 44, 88
Schepper, Emile de, 44, 88
Schmitt, Paul, 84
Scholtens, S., 83

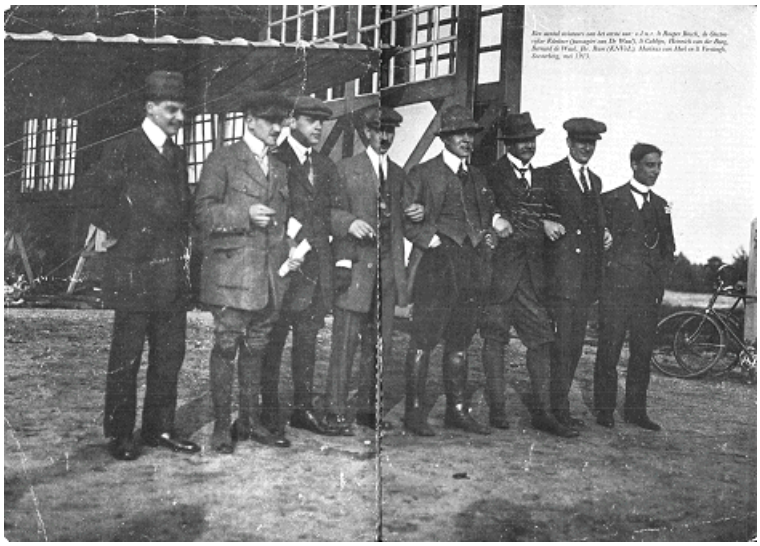
Schuurman, 77
Slichting, lt von, 62
Sluyters, van (zie ook de Feure), 101
Snijders, gen C.J., 12, 19, 27, 57, 117
Société Provisoire des Aeroplanes Deperdussin, 51, 55
Spandau (ook Spandaw), lt, 124
Spijker, H.J., 101
Spijker, J., 101
Steglau, I.I., 100
Sterkmans, Louis, 95
Steur, zie Post van der Steur
Steyn, H.G. van (Henry), 108, 122, 124
Steyn, L.G. van (Leo), 67, 121, 122
Stokvis, firma R.S., 38

Tissandier, Paul, 18
Toestanowski, lt, 111
Train, Emile Louis, 75
Trompenburg (zie Industriëele Mij etc.)
Tyck, Jules, 42, 73

Védrines, Jules, 75
Vereeniging ter bevordering van de Luchtscheepvaart, 12
Verschaeve, Fernand, 42, 65, 72, 73
Versteegh, W.C.J., 67, 115, 119, 121
Verstraeten, Léon, 72
Verwey en Lugard, 32-34, 39, 40, 43, 51, 75, 92, 94, 95, 99
Verwey, J.F., 32-34, 40, 41, 51, 52, 54
Visser, 117
Vreeburg, ir. H.A., 122

Waal, Bernard de, 67, 100
Walaardt Sacré, H., 114, 119
Wees, Toon van, 92
Weston Hurlin Co., 47
Wijnmalen, H.J.E.W.C. (Henri), 27, 32, 39-42, 50-55, 73, 75, 94, 101, 122
Willigen, P.C. van de, 104
Wright, gebr., 13, 16, 21, 119
Wright, Wilbur, 13, 15, 17, 18, 21, 104, 119

Zweinenberg, Joh., 43



Een aantal aviateurs van het eerste uur: v.l.n.r. lt Roeper Bosch, de Oostenrijker Küntner (passagier van De Waal), lt Coblijn, Heinrich van der Burg, Bernard de Waal, Jhr. Ram (KNVvL), Marinus van Meel en lt Versteegh, Soesterberg, mei 1913.